BR-163 em 5 tempos

UMA ABORDAGEM GEO-FOTO-GRÁFICA

Messias Modesto dos Passos

BR-163 em 5 tempos:

uma abordagem geo-foto-gráfica

Messias Modesto dos Passos

BR-163 em 5 tempos:

uma abordagem geo-foto-gráfica

Prefácio
Antonio Nivaldo Hespanhol

Eduem
Maringá
2022

Revisão textual e gramatical: Ana Carolina Rollemberg
Normalização textual e de referências: Vanessa Doveinis
Projeto gráfico/diagramação: Marcos Kazuyoshi Sassaka
Capa – imagens: enviadas pelo autor (fotografia de Messias Modesto dos Passos - acervo)
Capa – arte final: Marcos Kazuyoshi Sassaka
Fonte: Source Sans Pro

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Eduem – UEM, Maringá – PR., Brasil)

Passos, Messias Modesto dos
P289b BR-163 em 5 tempos : uma abordagem geo-foto-gráfica / Messias Modesto dos Passos; prefácio Antonio Nivaldo Hespanhol. –– Maringá : Eduem, 2022.
228 p.

ISBN 978-65-86383-75-1

1. Geografia socioambiental. 2. Paisagem geográfica. 3. Análise espacial. 4. BR-163 – De Cuiabá a Santarém. I. Passos, Messias Modesto dos. II. Hespanhol, Antonio Nivaldo, pref. III. Título.

CDD 21.ed. 918.1

Marinalva Aparecida Spolon Almeida (CRB 9-1094)

Editora filiada à

ABEU
Associação Brasileira
das Editoras Universitárias

Eduem – Editora da Universidade Estadual de Maringá
Av. Colombo, 5790 – Bloco 40 – Campus Universitário
87020-900 – Maringá-Paraná – Fone: (44) 3011-4103
www.eduem.uem.br – eduem@uem.br

Dedicatória

Aos meus netos e netas, na esperança de que eles possam abraçar a Amazônia!

Agradecimentos

À Fapesp – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo.

À Universidade Pública: que me deu régua e compasso.

Lista de figuras

Sumário

Prefácio

Nesta obra são realizadas pertinentes análises e reflexões sobre o processo de ocupação do trecho de 1.777 quilômetros da BR-163, entre as cidades de Cuiabá, no estado do Mato Grosso, e Santarém, no estado do Pará. São resultados de pesquisas desenvolvidas pelo Professor Dr. Messias Modesto dos Passos, com apoio do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) e Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes), bem como da Universidade Estadual Paulista (Unesp) e Universidade Estadual de Maringá (UEM).

A obra mostra que a 'paisagem geo-foto-gráfica' se constitui num indicador dos processos de antropização de territórios emergentes, evidenciando a paisagem como uma importante ferramenta de análise para a compreensão das dinâmicas espaciais na interface natureza-sociedade, a partir do entendimento de vários processos relacionados à ocupação, instalação de atividades econômicas e atuação de órgãos governamentais na porção amazônica cortada pela BR-163.

Habilmente, o Prof. Messias realiza uma análise multiescalar e emprega o método regressivo, partindo do presente para remontar ao passado, num esforço para reconstituir os espaços significativos das relações sociedade-natureza e da paisagem transformada pela ação antrópica, considerando os cinco tempos selecionados: 1973, 2004, 2011, 2016 e 2020.

A abordagem geo-foto-gráfica é realizada a partir de uma seleção de fotografias do acervo pessoal

constituído de mais de três mil fotografias tiradas pelo Prof. Messias em viagens de estudo, além de fotografias pertencentes a arquivos icnográficos pessoais cedidas por colonos entrevistados. Também são utilizadas imagens de satélite para auxiliar na interpretação das mudanças ocorridas na paisagem e são elaborados mapas significativos que contribuem para o entendimento de tais processos ao longo do tempo.

Os relatos das viagens realizadas pelo próprio Prof. Messias demostram os efeitos perversos decorrentes da pavimentação desse trecho da BR-163, o desmatamento, a exploração do ouro, a ocupação do território, inicialmente, com base em pequenos lotes doados pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA) a migrantes pobres provenientes principalmente do Nordeste do país. Os migrantes pobres foram abandonados pelo Estado brasileiro, que passou a estimular a colonização baseada na apropriação de grandes áreas por empresas e por pecuaristas capitalizados provenientes das regiões Sul e Sudeste do país.

O livro contribui para ampliar os conhecimentos geográficos sobre a área amazônica cortada de sul a norte pela BR-163. Trata-se de uma região de fronteira cuja ocupação se intensificou a partir dos anos 1970, com a implementação de políticas públicas deliberadas no sentido de estimular o desmatamento e a ocupação do território.

A abertura e a pavimentação da BR-163 foram estratégicas para viabilizar o deslocamento de colonos, garimpeiros, grileiros, empresários dos ramos madeireiro e da mineração, entre outros agentes que, ao adentrarem a região, comprometeram a sobrevivência das populações originárias. A obra apresenta a materialização desse processo, ao longo do tempo e do espaço, com base em observações e análises feitas a pelo Prof. Messias em várias viagens de estudo realizadas. Alguns pioneiros entrevistados expressam insatisfação com a indiferença e o desprezo do Estado brasileiro em relação às pessoas que foram estimuladas a se deslocar e a se instalar na fronteira agrícola e, depois, foram relegadas à própria sorte.

Evidencia-se na obra que, enquanto no Mato Grosso a BR-163 motivou a instalação de grandes projetos agropecuários e de colonização realizados por grupos privados como a Sinop, Colíder, Indeco e outras, no estado do Pará o projeto da rodovia não teve forças para atrair o capital imobiliário privado, ficando a cargo do Incra a colonização oficial centrada no assentamento de agricultores pobres. As colonizações privada e oficial tiveram resultados perversos sobre a floresta e a população local, notadamente sobre os povos indígenas.

Mais recentemente, o agronegócio, por meio de agricultores modernos vindos do sul, sudeste e do norte do Mato Grosso, apoiados pelas *tradings*, têm promovido a expansão do cultivo de grãos, especialmente de soja e milho.

No decorrer da obra mostra-se que a ‘paisagem geo-foto-gráfica’ se altera ao longo do tempo sem que isso tenha significado avanços do ponto de vista qualitativo, pelo contrário, são nefastos os seus efeitos ambientais e sociais. A

concentração de renda e de poder, associada ao abandono do Estado, deixou desamparada a maior parte da população que se deslocou para as localidades situadas na área de influência da BR-163, além de ter potencializado o desmatamento, provocando o exaurimento dos recursos naturais e a dizimação de indígenas. A maioria dos grandes projetos anunciados e patrocinados pelo Estado malograram ou tiveram resultados econômicos e sociais danosos, levando o Prof. Messias a denunciar a insustentabilidade do modelo de desenvolvimento regional, marcado pelo produtivismo exacerbado e excludente que gerou o desmatamento e a fragmentação da floresta tropical.

A obra denuncia o caráter insustentável dos projetos de colonização ao longo da BR-163 e indica as medidas necessárias para promover o desenvolvimento com respeito ao meio ambiente, à população autóctone e aos migrantes que se deslocaram para a área motivados pelos projetos governamentais de ocupação dessa porção do território brasileiro.

O Prof. Messias mostra que a população pobre sempre foi e continua sendo alijada do amparo do Estado, enquanto a parcela da classe dominante, associada às grandes empresas vinculadas aos setores minerais e do agronegócio, se aproveita da grande demanda externa e dos elevados preços das *commodities* agropecuárias e minerais para continuar exaurindo os recursos naturais e marginalizando tanto a população indígena quanto os migrantes que se deslocaram para as localidades situadas ao longo da BR-163.

As explorações minerais e agropecuárias continuam gerando queimadas e desmatamentos, assim como se apropriando indevidamente de áreas indígenas, contando, para tanto, com a conivência do Estado que, hodiernamente, diminuiu ainda mais a capacidade de ação dos órgãos oficiais incumbidos de proteger as populações originárias e de fiscalizar e coibir crimes ambientais.

A leitura do livro, além de agradável, instigante e elucidativa, permite ao leitor ampliar os seus conhecimentos sobre os processos de ocupação e colonização na Amazônia e os interesses associados à expansão da fronteira.

Antonio Nivaldo Hespanhol

Presidente Prudente, SP

Apresentação

O espaço brasileiro se define por uma grande diversidade regional, e parcela significativa dele ainda pode ser considerada ‘território de conquista’, sob os impactos da ‘marcha do capital para o campo’. O modelo de desenvolvimento adotado pelo Brasil propicia um conjunto de impactos socioambientais sobre esse território.

A solução desses problemas é uma tarefa difícil, pois eles se inserem num conjunto de questões correlatas, como a ‘crise econômica’ (a recessão, o desemprego, a inflação, a dívida externa, a dívida interna etc.); a ‘crise social’ (que é estrutural e gera desigualdade, pobreza, marginalidade etc.) e a ‘crise moral’, que atinge particularmente o poder público.

O Brasil é um dos poucos países do mundo onde se continua a integrar novos espaços ao preço do desrespeito às populações nativas, da marginalização de parcela significativa de sua população e de uma transformação do espaço natural e rural. Esse fenômeno, acentuado pelos acasos da conjuntura, tendo de um lado a necessidade socioeconômica e de outro, as consequências sobre o meio ambiente, dificulta o encontro de um modelo que seja socialmente justo e ambientalmente correto.

Apesar do significativo processo de colonização, dirigido tanto pelos poderes públicos como pela iniciativa privada, a marginalização dos pequenos proprietários e, sobretudo, dos trabalhadores rurais sem-terra progride.

Na verdade, a estratégia de desenvolvimento adotada no Brasil, divorciada da variável socioambiental,

tem agravado o processo de degradação dos recursos naturais e da qualidade de vida. E mais, o processo de inserção da Amazônia no capital industrial se concretiza a partir de políticas e de ações – públicas e privadas – que estão muito mais em consonância com o desenvolvimento DA Amazônia, deixando na penumbra o desenvolvimento 'para' a Amazônia.

O território geográfico nasce da força dos homens que conquistam os espaços ainda 'vazios' e implementam agricultura, indústria, comércio, serviços [...]. Mas a que preço? Grandes parcelas do território amazônico se constituem em verdadeiros ícones dessas regiões que passaram, em menos de trinta anos, de floresta 'virgem' à era do automóvel, da televisão, do ar-condicionado, do celular. Essa prodigiosa conquista da Amazônia e a integração dessas novas regiões econômicas ao mercado nacional e mundial não existem sem a lembrança dos ciclos que ritmaram a história do Brasil: elas são também a sequência de uma marcha em direção ao interior do continente. Mas as consequências sociais e ecológicas não são negligenciáveis: de um lado, morte ou exílio dos indígenas, pobreza, miséria, luta pela terra, violências, e de outro lado, maciços desmatamentos, empobrecimento biológico, erosão dos solos e provável mudança climática, sem que pudéssemos dar verdadeiramente a medida exata da importância de cada um desses que poderíamos chamar de 'danos colaterais'.

Em 1970, o 'projeto de modernização acelerada', proposto pelo então Ministro Roberto Campos, é redefinido e, com apelos ideológicos, é lançado o Plano de Integração Nacional (PIN), por meio do Decreto-Lei 1.106 (Brasil, 1970b), que, com uma parcela de 30% de fundos de incentivos fiscais, financiaria uma estrada, a 'Transamazônica' (BR-230), de 5.000 quilômetros! Com isso, o deslocamento de camponeses de áreas submetidas à 'pressão demográfica' é oficializado e o discurso de 'ligar o homem sem-terra do Nordeste à terra sem homem da Amazônia' é posto em prática, de forma caótica e socialmente injusta.

A fim de evitar a detonação de um processo recessivo, já em 1973 – a partir da crise do petróleo – priorizou-se, na elaboração das propostas do II PND, uma 'aceleração da economia sustentada no crescimento com endividamento', de modo a viabilizar os investimentos destinados a garantir o suprimento de produtos e matérias primas, numa autossuficiência aberta ao fluxo de exportação, entre eles:

- √ Produtos siderúrgicos e suas matérias-primas
- √ Produtos petroquímicos e suas matérias-primas
- √ Fertilizantes e suas matérias-primas
- √ Metais não ferrosos e suas matérias-primas
- √ Defensivos agrícolas e suas matérias-primas
- √ Papel e Celulose
- √ Matérias-primas para a indústria farmacêutica
- √ Cimento, enxofre e outros minerais não ferrosos

Com a implantação das propostas contidas no II PND, "[...] o espaço territorial brasileiro iria receber uma pressão, que fatalmente reforçaria a ampliação daquela faixa litorânea em direção ao grande vazio interior e estaria fadado à grande repercussão ambiental [...]", conforme observou Monteiro (1981, p. 35).

No governo do General Geisel (1974-1978) instituiu-se o Polamazônia, como forma de facilitar, ainda mais, a entrada do capital oligopolista na região. Existem muitos exemplos significativos e complexos que poderiam ser explicitados, a fim de se mostrar como o *modus facienti* da política de ocupação da Amazônia se caracteriza por uma sequência de erros que resultam em injustiças sociais e na devastação dos recursos naturais. O próprio Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) altera os seus objetivos segundo o momento político, como quando muda a 'colonização social' de opção pelos camponeses mais pobres (1970-1974), para a 'colonização comercial' caracterizada pela venda de terras a grandes fazendeiros (1975-1979).

O discurso do II PND (1974), que explicita que o "[...] objetivo e a opção nacional básica é a construção de uma sociedade desenvolvida, moderna, progressista e humana [...] sem deterioração da qualidade de vida e, em particular, sem devastação do patrimônio de recursos naturais do País [...]" (Monteiro, 1981, p. 42) foi jogado na lata do lixo.

O texto e imagens de *BR-163 em 5 tempos: uma abordagem geo-foto-gráfica* é uma contribuição/reflexão sobre a materialização desse processo, ao longo do tempo e do espaço, que apreendemos, notadamente, no pó colorido da estrada, no depoimento dos colonos e dos empresários, e, por que não?, no próprio espírito de um geógrafo, cidadão brasileiro, indignado com a indiferença, o desprezo em relação àqueles que foram despejados na fronteira agrícola num primeiro momento e, mais tarde, ao sabor da conjuntura do momento, relegados à situação de órfãos da pátria.

BR-163 em 5 tempos: uma abordagem geo-foto-gráfica

São coisas de tempos diferentes, acontecendo ao mesmo tempo (Bye, bye Brasil/Cacá Diegues, 1979).

Entre as diferentes abordagens pertinentes à descrição e análise das dinâmicas e organizações espaciais, existem duas grandes orientações que, acredito, devem ser vistas como complementares. Uma, 'a análise espacial', consiste em explicitar as grandes regras que estruturam, organizam o espaço. A outra, 'a geografia social', aborda os processos de construção territorial pela análise dos comportamentos sociais. A abordagem paisagística se propõe a costurar as relações entre essas duas orientações, para mostrar como as diferentes combinações de comportamentos individuais induzem cada uma das construções paisagísticas específicas e, pois, os modelos recorrentes de organização do território.

O conteúdo deste livro é resultado de vários projetos, apoiados pela Fapesp, notadamente:

- A paisagem, uma ferramenta de análise para o desenvolvimento sustentável de territórios emergentes na interface entre natureza e sociedade. Processo: 2010/51074-6 – Período da vigência: 01/12/2010 a 30/11/2012.
- A BR-163 – De Cuiabá a Santarém: o papel dos agentes e sujeitos no ordenamento do território e na implementação de políticas públicas. Processo: 2015/15052-1 – Período de vigência: 01/10/2015 a 30/09/2017.
- BR-163/Sub-região da Calha do Amazonas: o papel dos agentes e sujeitos no ordenamento do território e na implementação de políticas públicas. Processo:

2017/20224-1 – Período de vigência: 01/04/2018 a 31/03/2020.

A fotografia é uma tradição no trabalho dos geógrafos: assim que a ferramenta foi inventada, eles a apreenderam, acumulando coleções impressionantes, como um testemunho de fundo documentário conservado nas universidades, museus e sociedades geográficas. Desde as origens da disciplina, desde Vidal de la Blache ou de Martonne, a análise de 'paisagem geográfica' passou por uma explotação de imagem demonstrativa, fotos e croquis com o objetivo de completar/ilustrar os mapas. Jean Brunhes, um dos fundadores da escola francesa de geografia e responsável pelo projeto '*Archives de la planète*' da fundação Albert-Kahn, entre 1912 e 1930, teorizou e colocou em prática essa utilização da fotografia. Para ele, tratava-se de torná-la 'instrumento de uma memória documentária do real', projeto que não estava limitado aos 'meios', mas fazia a parte bela do ser humano em seu quadro de vida.

As fotos se prestam a explicitar como o processo de ocupação do território se materializou na paisagem. As fotos históricas foram obtidas nos acervos: do Cel. José Meirelles, em entrevista que realizamos na residência dele, em Cuiabá/MT; do Instituto Boanerges Sena, sediado na cidade de Santarém/PA; e do Instituto Socioambiental, sediado na cidade de São Paulo/SP. As fotos de 1973, 2004, 2011, 2016 e 2020 foram selecionadas no arquivo de 3000 fotos registradas pelo autor, ao longo das inúmeras viagens de estudos realizadas na Cuiabá-Santarém.

A paisagem é a fisionomia de uma região. É nela que as relações sociedade-natureza se materializam. As fotos são reveladoras de três unidades distintas, onde a estrutura socioeconômica atuou e atua sobre a estrutura geoecológica para construir a paisagem atual.

O nosso objetivo maior, a partir da explicitação geo-foto-gráfica ao longo da BR-163 – no trecho desde a Serra do Cachimbo, na divisa do estado do Mato Grosso com o Pará, até Santarém, na confluência do rio Tapajós com o rio Amazonas –, é apreender globalmente a paisagem na sua dimensão socioecológica – o termo 'ecológico' sendo compreendido numa perspectiva histórica, que é aquela do "[...] estudo das relações entre as sociedades sucessivas e os espaços geográficos que elas transformaram para produzir, habitar e sonhar" (Passos, 2013, p. 18).

O arquivo de séries fotográficas é muito importante para este estudo. A partir dele, as fotografias comparadas fornecerão uma informação visual que se presta ao diagnóstico-prognóstico das mudanças ocorridas nessa parcela do território do sudoeste do estado do Pará, em especial no período de 1973 a 2020. Esse recorte temporal se justifica pelo fato de que é a partir do início do século XXI que ocorrem fortes transformações socioambientais nessa parcela da BR-163.

A fotografia

[...] *J´ai découvert que lire un paysage, c´était lire le temps* (Chaunu, 1988, p. 27).

A fotografia e a paisagem

"A fotografia é a arte de não apertar o botão. É preciso pensar antes de fotografar. A fotografia não é uma reprodução do que está diante da câmera. Ela é um produto do imaginário". Extraído da entrevista de José de Souza Martins para o Caderno Mais da Folha de São Paulo de 15/09/2002, p. 3.

A fotografia, desde o seu aparecimento, entrou na paisagem. Sua invenção, consecutiva à valorização do quadro pictural, veio para contribuir para a renovação de um sistema de representação em mutação. A fotografia não tomou unicamente o lugar da pintura. Ela também modificou as especificidades operatórias, o caráter do dispositivo de 'artealização'. Nossa sensibilidade em relação aos lugares foi afetada. Nossa cultura paisagística passou a ser informada de maneira diferente. A qualidade do nosso olhar se modificou.

A generalização e o uso utilitário da fotografia constituíram, ao longo dos anos, uma ferramenta de registro e de restituição das paisagens. A fotografia de paisagem é um ato de presença no mundo. Ela é, por si mesmo, um dispositivo de expressão. Qualquer que seja a importância do ato da tomada de uma foto, uma fotografia da paisagem é também uma imagem. Ela se compõe e se propõe segundo um referencial cultural.

Desde 1945, André Bazin atraiu a atenção para o fato de que a fotografia permitia, pela primeira vez, que uma imagem do mundo exterior

se formasse automaticamente. A superfície fotossensível contém o traço imediatamente registrado da presença do objeto.

Quando lançaram a operação 'Arquivos do planeta', o geógrafo Jean Brunhes e o mecenas Albert Kahn não deixaram nenhuma dúvida sobre a finalidade dessa operação: "[...] realizar um inventário fotográfico da superfície do globo ocupada e organizada pelo homem, tal qual ela se apresentava no início do século XX" (Chaunu, 1988, p. 32). Jean Brunhes se inscreve no coração do projeto científico da geografia clássica, herdeira direta do paradigma da '*vue raisonnée*' vidaliana: observar para classificar e pensar as famílias dos fatos geográficos. Ele produz um sentido científico a partir da observação fotográfica.

Poder-se-ia identificar duas maneiras de fotografar uma paisagem. Uma, no registro poético, levaria à apresentação de uma 'realidade em gênese'. A outra seria mais simplesmente uma atividade de arquivagem do real. Se esta última maneira se presta a um estudo relevante de uma aproximação científica, a primeira se coloca mais diretamente sobre a experiência de explicitar, de forma mais simbólica, a paisagem.

O geógrafo faz, de preferência, fotografias que registram a paisagem, o cotidiano das relações sociedade-natureza.

A representação da paisagem

A construção e utilização de representações da paisagem, mesmo compreendidas no quadro de uma reflexão científica, não são jamais neutras. A escolha das visualizações condiciona, e é condicionada, pela análise e instaura um laço complexo entre o pesquisador, a paisagem estudada, a imagem que é produzida e o público ao qual ela se endereça.

As fotografias de paisagem tomadas sobre o terreno, por exemplo, representam indiscutivelmente uma paisagem real, mas não são menos fortemente dependentes da reflexão dirigida sobre essa paisagem. A escolha do território fotografado, as condições da tomada da foto (distância, época etc.), tudo é determinado em função de uma vontade precisa de análise e de demonstração. Assim, as fotografias apresentadas em *BR-163 em 5 tempos* foram selecionadas entre uma infinidade de clichês possíveis para ilustrar da melhor maneira possível os tipos de paisagens observadas. Não somente a fotografia deve ser representativa da paisagem, mas ela deve também, se possível, concentrar todos os elementos característicos que são descritos, ainda que eles estejam raramente presentes com densidade e promiscuidade significativas na realidade. Mesmo quando as tomadas de fotos são aleatórias, elas observam sempre um princípio ou um protocolo fixado pela finalidade operacional dos documentos.

A representação da paisagem, qualquer que seja sua natureza, é, pois, fortemente sugestiva. Trata-se, em geral, não de visualizar uma paisagem tal qual ela é, mas, de preferência, de representar uma certa 'ideia' dessa paisagem. A interpretação, contrariamente ao que se poderia acreditar, não é totalmente aberta, mas priorizada para certas conclusões. Essa manipulação da imagem da paisagem, como da imagem de todo objeto de estudo

científico, faz parte da atitude de pesquisa e está a jusante da fase de apresentação dos resultados:

> [...] a prática experimental passa pela pesquisa de um ponto de vista, de um olhar orientado sobre os objetos [...]. E para desvendar, construir, produzir seus objetos científicos os pesquisadores passam seu tempo a arranjar objetos de laboratório (imagens, instrumentos, fichas...) e a realçar os espaços de visibilidade (Mallard, 1994, p. 18).

‘Ver e fazer ver’, aqui, o trabalho do pesquisador não é fundamentalmente diferente daquele do artista que vai também transmitir, através da representação, uma certa ideia da paisagem. Que a informação seja de uma paisagem rural ou de uma paisagem urbana, que a ferramenta seja uma imagem de satélite ou uma pintura impressionista, trata-se sempre da análise e de uma projeção mental do homem sobre o território que o cerca. Nesse sentido, as noções de objetividade ou de subjetividade que são associadas a esses dois tipos de imagens da paisagem são relativas. “Uma representação da paisagem é sempre uma imagem calculada, se não por determinismos estéticos, ao menos por códigos metodológicos que as técnicas impõem” (Regnauld, 1994, p. 32).

Além do *status* da representação da paisagem, as tentativas do cientista e do artista se encontram na busca de um efeito estético. Se a pesquisa estética é evidente e essencial entre os artistas, ela não é estranha à produção de imagens no domínio das ciências. Isso é particularmente sensível no domínio do tratamento de imagens de satélites: a escolha das cores atribuídas aos canais, os histogramas, as combinações coloridas para as equidensidades, tudo é determinado não somente para fazer realçar melhor a informação, mas, igualmente, para produzir uma imagem que atraia o olhar e seja agradável ao observador. As visualizações em teledetecção são trabalhadas para satisfazer o olho e o espírito. Mais geralmente, a produção de um documento cartográfico em geografia responde sempre a normas científicas e a normas estéticas, a carta perfeita sendo ao mesmo tempo: precisa e bela. Os exemplos de fusão entre a representação científica e a representação artística da paisagem são numerosos.

Essas reflexões conduzem não a uma defesa da foto, que ainda é uma formidável ferramenta de conhecimento e de comunicação, mas a uma avaliação sobre sua utilização incondicionada. O debate encontra-se na confluência de três polos que são: a ‘realidade’, a ‘percepção’ e o ‘saber’.

A análise descritiva da paisagem e a colocação em perspectiva da imagem da paisagem nos domínios científicos estão estreitamente ligadas a uma reflexão sobre a complementaridade e a subjetividade dessas abordagens.

A noção de paisagem é indissociável da percepção subjetiva (e mais precisamente estética) do espaço, pois que o ponto de vista particular que transforma o espaço olhado em paisagem não tem nada de obrigatório e de universal. Assim, o aparecimento relativamente tardio na civilização ocidental[1] do ‘sentimento paisagístico’ já foi assinalado por

1 Notadamente em relação às civilizações asiáticas que desenvolveram desde a antiguidade uma cultura paisagística refinada e rica em símbolos.

numerosos autores (Roger, 1978; Luginbuhl, 1981). O termo ‘paisagem’, que já era utilizado nos Países Baixos no século XV, vai aparecer na língua francesa somente em 1549; mais tarde, em 1598, em inglês; em 1675, em alemão; e em 1708 em espanhol, portanto bastante recentemente na história dessas línguas. A raiz (*pays*) do termo *paysage*, marca claramente a diferença entre o objeto real *(pays)* e a representação dele (*paysage)* e evita, pois, a confusão inerente ao termo *paysage*.

Essa percepção do *pays* em *paysage,* isto é, o distanciamento entre o indivíduo e o território no qual ele vive, é concomitante de uma mutação socioeconômica (êxodo rural, urbanização, industrialização) e da profunda revolução cultural e filosófica do século das luzes (Luginbuhl, 1981). O nascimento da modernidade é caracterizado por um olhar descolado (mas refletivo e sensível) do homem sobre o mundo, condição *sine qua non* da aproximação científica, mas, também, da aproximação estética da natureza. Essa ‘transição paisagística’ (Berque, 1990, 1991) que coloca o homem no exterior de um mundo (e mais particularmente da natureza) sobre o qual ele pode, à vontade, agir fisicamente e simbolicamente é verdadeiramente a origem da percepção da paisagem.

O aparecimento da sensibilidade paisagística é, pois, histórica; a evolução dessa percepção se efetua em função de mecanismos datáveis.

A Geo-foto-grafia

Inegavelmente é com Vidal de La Blache que a fotografia ganha um significado maior na representação da paisagem, com a publicação, em 1908, da obra *La France. Tableau géographique*, uma reedição do *Tableau de la géographie de la France*, abundantemente ilustrado de fotografias comentadas (La Blanche, 1908). Isso representa a valorização de um método particular de análise[2] que, partindo do projeto icnográfico exposto por Vidal de la Blache no início do livro, examina a maneira como ele representou, ou não, diferentes lugares da França nessa obra e os significados que ele produziu associando textos e imagens.

No *Tableau de la géographie de la France* (La Blanche, 1903), capítulo de introdução da obra *Histoire de la France des origines jusqu’à la Révolution* de Ernest Lavisse, coube a Vidal de La Blache elaborar o quadro geográfico dos acontecimentos históricos. Com a edição ilustrada de 1908, Vidal de La Blache submeteu seu *Tableau* inicial ao testemunho dos olhos. Para conceber a ilustração desse livro, que ganhava dessa vez o *status* de obra, ele solicitou a contribuição icnográfica da maior parte dos geógrafos universitários franceses da época. Foi assim que os geógrafos Brunhes, Demangeon, Gallois, de Martonne, Vacher, Vélain, mas também o botânico Flahaut, o agrônomo Hitier e os geólogos Haug e Kilian lhe forneceram o essencial das 244 fotografias que essa edição contém.

Portanto, Vidal de La Blache avança rápido do ponto de vista ilustrativo para o ponto de vista científico, afirmando que “[...] há um

2 Somente partir do último decênio do século XIX é que a livraria Hachette começou a substituir as gravuras por fotografias nas publicações geográficas.

método geográfico de interpretar as paisagens" (La Blanche, 1903, p. 14). É preciso que a fotografia seja praticada num espírito geográfico, por pessoas que saibam ler a natureza. Não se trata mais do uso da fotografia como ilustração, mas de uma técnica de análise.

Os comentários que Vidal de La Blache associa às fotografias comportam frequentemente todos os anéis da cadeia (geologia, clima e geografia humana). Em geral seu interesse se situa sobre as zonas de contatos geológicos e de contrastes topográficos bem visíveis (Pirineus, Vale do Rhône etc.), mais que sobre os espaços homogêneos. A geografia lablachiana é, sobretudo, excepcionalista!

Dos trabalhos dos homens, La Blache retira somente as culturas que eles desenvolvem, as estradas que eles constroem e, sobretudo, as diferentes formas de hábitat rural – considerados geralmente como um indicador da prosperidade do modo de vida e, portanto, da adaptação ao meio natural. Aqui, fica evidente a escolha icnográfica vidaliana, que pode ser resumida na sua célebre definição da geografia como 'ciência dos lugares e não dos homens'.

O discurso vidaliano é portador de numerosas metáforas que esclarecem ou poetizam o olhar. Outro traço vidaliano pode ser observado no fato de estabelecer, em imagens, tipologias reforçadas visualmente e intelectualmente pela leitura contextual dos diapositivos icnográficos; fruto do hábito, frequente entre os geógrafos, de apresentar os cortes fotográficos assinalando os contrastes, as oposições ou as semelhanças. Isso foi igualmente observado nos trabalhos de Jean Brunhes, como em *Géographie Humaine*, cujas diversas edições sucessivas mostram uma elaboração progressiva desse proceder em uma verdadeira técnica de comunicação e de pesquisa científica[3]. Jean Brunhes, nas suas numerosas expedições fotográficas, tomava sistematicamente inúmeras fotos panorâmicas de todos os lugares que ele visitava – *a priori*, dando mais ênfase demonstrativa às imagens da geografia física.

Jean Brunhes e Emmanuel De Martonne foram os herdeiros, em linha direta, da prática icnográfica vidaliana. Este último foi também um grande utilizador de documentos fotográficos e um dos promotores da fotografia aérea na França. Aplicando fielmente a metodologia descrita por seu mestre, ele introduziu em todos seus comentários uma objetividade marcante. Os textos dos seus dispositivos icnográficos são curtos, sem artifícios, sem vida mesmo. Sua especialização em geografia física o levou a colocar sobre as paisagens um olhar analítico muito especializado e, portanto, necessariamente redutor. É preciso lembrar, na sua obra, a substituição progressiva dos blocos diagramas pelas fotografias, e, nota-se que, sobre esses desenhos modelizadores, De Martonne foi bastante prolixo.

Para Jean Brunhes (1962, p. 71), "[...] a fotografia é mais mostrativa que demonstrativa". O texto se limita frequentemente a nominar os objetos; ele contém mais nomenclatura que

---

3 Brunhes. **La Géographie humaine essai de classification positive**: principes et exemples. Paris: F. Alcan, 1910 e sua reedição ampliada de 1925 (três volumes). Cf. Mendibil, 1993.

verbos. Brunhes atomiza o mundo em uma combinação sistemática dos fatos, enquanto Vidal ativa as correspondências entre os fenômenos. Aquele constitui um catálogo analítico (de objetos geográficos) e fala à nossa inteligência, enquanto este elabora um álbum cinematográfico (de paisagens) e solicita nosso reconhecimento.

A paisagem é produzida historicamente pelos homens segundo a sua organização social, o seu grau de cultura, o seu aparato tecnológico etc. A paisagem integra, pois, o homem, ou mais precisamente, a sociedade considerada como agente natural. A paisagem é reflexo da organização social e de condições 'naturais' particulares. A paisagem é, portanto, um espaço em três dimensões: 'natural', social e histórica.

Com essa reflexão, não estamos propondo que o geógrafo, como profissional do conhecimento espacial, reprima sua capacidade de crítica e de avaliação das atividades desenvolvidas pelo coletivo social. O que pensamos a esse respeito é que, para julgar a intervenção do homem sobre o meio, é necessário conhecer bem todas as circunstâncias que promoveram essa intervenção, sobretudo com uma perspectiva temporal, isto é, histórica.

Qual paisagem?

A pesquisa sobre as paisagens é particularmente enriquecida desde os últimos trinta anos, motivando uma grande diversidade de temas, de métodos e de escolas, indo desde o estudo histórico das representações à Ecologia da Paisagem, passando pelos trabalhos dos geógrafos sistemáticos, dos agrônomos, dos urbanistas e dos engenheiros florestais. A imagem em geral e a fotografia bem entendida sempre tiveram um papel fundamental nas diversas abordagens.

Não se trata aqui de abordar as diversas questões metodológicas e conceituais colocadas pela pesquisa paisagística. Nós vamos abordar, de maneira resumida, e descrever o objetivo da pesquisa e de qual paisagem se fala, para explicar a lógica da prática geográfica e a que ela se presta.

Nós vamos utilizar a fotografia no quadro de uma pesquisa sobre as transformações históricas e as dinâmicas atuais ao longo da BR-163, desde a divisa entre os estados do Mato Grosso e do Pará até a confluência do rio Tapajós com o rio Amazonas, tomando como corte temporal o período de 1973 a 2020. A abordagem adotada repousa sobre a análise multiescalar e o método regressivo: se parte do presente, nos espaços bem identificados, para remontar etapa por etapa no passado, tentando cada vez reconstituir os espaços significativos das relações sociedade-natureza em um momento dado.

Em resumo, o método da fotografia comparada é utilizado para obter uma imagem precisa das transformações socioambientais e de sua evolução no curso dos últimos 20 anos. É um método de interpretação de paisagem privilegiando o rural e o vegetal e conectado a outras abordagens, como os levantamentos sobre o terreno, fotos tomadas com drone, imagens de satélite e fotos antigas (consultadas nos "arquivos" dos pioneiros e colonos que aí se estabeleceram).

Qual método?

O objetivo da pesquisa, suas restrições e preconceitos e os vieses metodológicos conduziram a se alongar sobre alguns pontos dos princípios da fotografia repetida. Nós vamos abordar as mudanças paisagísticas ocorridas no eixo da BR-163/sudoeste do estado do Pará com base em 5 tempos: 1973, 2004, 2011, 2016 e 2020.

Um princípio de base reside na fidelidade, a mais rigorosa possível, aos pontos de vista e enquadramento iniciais. É fundamental pesquisar a grande fidelidade, sobretudo no caso de onde os primeiros colonos se estabeleceram, em cidades e no meio rural. Cabe esclarecer que as nossas experiências, adquiridas a partir de vários projetos, apoiados pelo CNPq e pela Fapesp, resultaram, entre outras realizações, no arquivamento de cerca de três mil fotografias. É claro que, a partir da pavimentação asfáltica da BR-163, as mudanças foram ainda mais significativas e ocorreram, e ainda ocorrem, na escala têmporo-espacial muito dinâmica e acelerada.

A fotografia documentária de paisagem deve tentar minimizar os vieses da percepção e se aproximar ao máximo da visão comum, e não deve ser confundida com a fotografia de arte ou do autor.

A fotografia não colorida oculta informações fundamentais, sobretudo quando se aborda a paisagem rural e vegetal. Ela torna difícil interpretar os estágios fenológicos (folhagens, florações), elementos essenciais da percepção. As diferenças sobre um mesmo clichê entre as formações vegetais, ou entre as culturas agrícolas, são igualmente apagadas. É uma grande parte da percepção da paisagem rural que desaparece. Também nas vilas as evoluções paisagísticas significativas (mudanças de coloração, de um revestimento, por exemplo) tornam-se difíceis de serem vistas. A paisagem é feita de formas. É importante ultrapassar esses limites e, aqui também, o clichê em cores se revela uma ferramenta para melhorar a interpretação do clichê em preto e branco de fotos antigas, sobretudo quando nos orientamos não somente por uma repetição, mas quando coletamos fotos de todos os estágios sazonais.

O essencial dos resultados pode se resumir em dois aspectos: de um lado, a evidência da extraordinária rapidez das evoluções, da fluidez das paisagens em territórios com fortes dinâmicas socioambientais; de outro, a expressão das dinâmicas contrastantes é igualmente espetacular. As evoluções são muito distintas, mesmo contraditórias em função das gestões municipais e dos empreendimentos locais-regionais (agricultura tradicional, agricultura mecanizada, desmatamento e reflorestamento, espontâneo ou artificial).

Essa diversidade de evolução paisagística sobre espaços restritos tem uma consequência metodológica: é importante não acreditar em uma única fotografia, ou em algumas, mas buscar uma cobertura mais ampla possível das paisagens que se estuda. Toda pesquisa sobre a história da paisagem passa por um longo trabalho preliminar nos ‘arquivos’ icnográficos dos colonos.

1973 – A construção (e conflitos)

A construção

A abordagem do processo de construção e dos conflitos, notadamente, com as populações indígenas existentes no entorno da BR-163, está sustentada em algumas realizações de elevados significados: (a) a entrevista que nos foi concedida pelo Cel. José Meirelles, ex-Comandante do 9º Batalhão de Engenharia de Construção do Exército, em sua residência, em Cuiabá/MT, no dia 2 de agosto de 2005; (b) a excelente obra *Panará: a volta dos índios gigantes*, publicada pelo Instituto Socioambiental (1998), cujo texto brilhante, de como autores Ricardo Arnt, Lúcio Flávio Pinto e Raimundo Pinto, foi valorizado pelo ensaio fotográfico e relato de Pedro Martinelli; (c) inúmeras entrevistas com pioneiros que foram instalados ao longo da BR-163 e que permanecem como testemunhos da história dos impactos socioambientais dessa rodovia; e (d) viagens de estudo que realizamos ao norte do Mato Grosso e Oeste do Pará.

> A pressa em 'vender' a noção de desenvolvimento a qualquer preço (Sternberg, 1979), bem como a dissociação da questão ambiental da realidade social e do modelo econômico, é conflitante e mesmo incompatível com a implantação de qualquer política ambiental válida (Monteiro, 1981, p. 33).

A Cuiabá-Santarém era um velho sonho, de exatamente 126 anos. Sua necessidade já era sentida em 1844, quando foi apresentado o primeiro projeto para construção de uma ferrovia que escoasse a produção da região central brasileira para o porto de Santarém e daí até o Atlântico,

numa rota de mais 800 km pelo rio Amazonas. A nova BR-163, com 1.777 km, além de permitir a ligação de regiões mineradoras, agropastoris e madeireiras com um porto exportador, abriria à colonização as terras atravessadas no norte do Mato Grosso e sul do Pará.

No Mato Grosso, a estrada motivaria a penetração de grandes projetos agropecuários e de colonização comandados por grupos particulares. No Pará, no trecho entre Santarém e Rurópolis (no entroncamento da Cuiabá-Santarém com a Transamazônica), predominaria a colonização dirigida para pequenos proprietários, comandada pelo Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra). Ao longo de toda a estrada, a valorização das terras, a atração de correntes migratórias e a especulação fundiária teriam impactos imediatos sobre a população local – especialmente os povos indígenas.

Em julho de 1970, o Presidente Médici visitou o Nordeste, então assolado por forte seca, e anunciou: “Vamos entregar a terra sem homens da Amazônia ao homem sem terras do Nordeste” (Passos, 1998, p. 49).

Nesse mesmo ano o governo brasileiro deu início ao projeto de construção das grandes estradas na Amazônia, com destaque para a Transamazônica, cortando a região de leste a oeste, e a BR-163, a Cuiabá-Santarém, de sul a norte – estradas que se cortavam em forma de cruz e abriam eixos de penetração e integração.

O primeiro ato concreto para a construção da BR-163 se deu a partir da transferência do 3º Batalhão Rodoviário do Exército, sediado em Carazinho, Rio Grande do Sul, para a cidade de Cuiabá, Mato Grosso, com o nome de 9º Batalhão de Engenharia de Construção (9º BEC), e a missão de juntamente com o 8º BEC, sediado em Santarém, Pará, construir a BR-163, também conhecida como a Cuiabá-Santarém. Ao 9º BEC, sob o comando do Cel. José Meirelles, coube a tarefa de construir o subtrecho sul, de Cuiabá-MT a Serra do Cachimbo-PA. O 8º BEC, ficou responsável pela construção do subtrecho norte, de Santarém a Serra do Cachimbo. A ligação rodoviária, entre Cuiabá e Santarém, atendia aos objetivos do Plano Nacional de Integração, o PIN.

A organização do 9º BEC nas frentes de trabalho contava com as seguintes equipes:

- √ Equipe Bandeirante – constituída basicamente de tratores D-7, encarregada do desmatamento.
- √ Equipe Disparada – encarregada dos trabalhos de terraplenagem, na construção da plataforma da rodovia. Recebeu esse nome graças ao seu elevado poder de realização: avançava, em média, 2 km/dia! Estava equipada com máquinas novas – tratores D8 e Moto Scraper’s, caminhões basculantes, compactadoras etc. – recebidas pelo 9º BEC para a construção da BR-163.
- √ Equipe Arrastão – equipe instrumentalizada com equipamentos antigos do Batalhão. Tinha menor capacidade de produção e atuava, com certa lentidão, em trechos da retaguarda.
- √ Equipe de obras de arte – que atuava a montante da Equipe Bandeirante (desmatamento) e a jusante da Equipe Disparada, fazendo a drenagem da rodovia com a implantação de elevado número de bueiros.

O regime de trabalho era de 24 horas/dia, com duas turmas que se revezavam.

É bom lembrar que os batalhões de engenharia de construção tinham como base de sua mão-de-obra trabalhadores civis contratados em regime de CLT. No trecho Cuiabá a Serra do Cachimbo, o 9º BEC contava com cerca de mil trabalhadores civis. O trabalho técnico era planejado e supervisionado pela Seção Técnica da Unidade, integrada por engenheiros formados no Instituto Militar de Engenharia (IME), sediado no Rio de Janeiro.

Depois de locado o traçado da BR-163 pela equipe de topografia, os tratores iniciam a abertura na mata de uma faixa de 100 metros de largura – a faixa de domínio. No centro dessa faixa, ao longo do traçado, implanta-se a plataforma da rodovia. São, portanto, 2.000 km x 100 m = 200.000.000 m² = 20.000 ha de mata derrubada. Após a derrubada com os tratores, a vegetação era enleirada nos aceiros da rodovia e, então, queimada ou abandonada.

Uma das consequências imediatas da abertura da BR-163 foi o assédio muito grande de migrantes que chegavam de todas as regiões do Brasil: a Amazônia era vista como a terra prometida, o Eldorado! Coube ao Incra a tarefa de realizar, às pressas[4], a indispensável discriminação das terras devolutas a fim de arrecadar as terras públicas, preservando o patrimônio fundiário da União, e, a partir dessa realização, ordenar a ocupação dos 'espaços vazios'.

O Incra, entretanto, não estava estruturado para realizar tal tarefa, agravada pelo acelerado ritmo da construção da rodovia, e também pelo espontaneísmo e espírito de aventura dos migrantes que se dirigiam a essa parcela do território brasileiro. A definição arbitrária, determinada pelo Decreto 1.164 de 1971, de que as terras não tituladas e situadas na faixa de 100 km dos dois lados da BR-163 pertenciam à União deixa clara a incapacidade do órgão responsável pela colonização.

O Exército, através do seu agente operacionalizador, o 9º BEC, efetivou parcerias com órgãos públicos, com o pressuposto de melhor se capacitar para a gestão dos conflitos inerentes a uma obra dessa envergadura, notadamente, sendo realizada num período da história quando as dinâmicas territoriais eram determinadas por arranjos e rearranjos socioambientais de outras parcelas do território brasileiro: seca no Nordeste, inundação de áreas agrícolas no entorno dos grandes reservatórios de usinas hidrelétricas no Sul e Sudeste do Brasil, geadas e colapso do modelo de colonização – baseado na cafeicultura e no parcelamento da estrutura fundiária – no norte do Paraná e, ainda, na cultura migratória dos brasileiros dos mais variados níveis socioeconômicos. A tarefa de construir a BR-163 priorizou algumas parcerias, mais do que justificadas. No entanto, o que se pode afirmar é que essas parcerias se notabilizaram por um caráter onde 'tudo é outra coisa', ou seja, o discurso foi bem elaborado, no

4 A política de ocupação da Amazônia está revestida de duas variáveis – entre muitas outras – extremamente negativas: (a) regra geral, as ações efetivas do Estado se manifestam a jusante dos impactos negativos; (b) o Estado e a sociedade agem como se estivessem 'trocando o pneu com o carro em movimento'.

entanto, o processo e os resultados não correspondem ao verbo.

A parceria com a Fundação Nacional do Índio (Funai) se deu em função das populações indígenas que viviam secularmente nos chamados ‘espaços vazios’. Apesar da abnegada participação de ilustres sertanistas, entre os quais, os irmãos Villas Boas e Apoena Meirelles, doenças transmitidas pelos brancos vitimaram os grupos indígenas, em especial, os Krenhakores, hoje denominados Panará, que tinham como domínio territorial, predominantemente, a bacia do Peixoto de Azevedo, no norte do Mato Grosso. Vamos esclarecer essa realidade na abordagem dos conflitos.

Com a Força Aérea Brasileira (FAB), de grande relevância no resgate de homens da equipe de topografia, quando vitimados por malária ou outras moléstias, e no transporte e distribuição de mantimentos e combustíveis às frentes de trabalho, notadamente, nos trechos de acesso inviável por terra.

Com o Departamento Nacional de Pesquisa Mineral (DNPM), objetivando o conhecimento/mapeamento das áreas de recursos minerais, hipoteticamente existentes nessa parcela do território brasileiro.

Com a extinta Superintendência de Campanhas de Saúde Pública (Sucam), uma vez que o traçado da BR-163 atravessava áreas de elevado índice de ocorrência de malária, predominantemente do tipo *falciparum* de fortes e negativos efeitos degenerativos no organismo humano.

Com o extinto Fundo de Assistência ao Trabalhador Rural (Funrural), que prestou apoio médico-odontológico aos colonos que se instalaram na faixa da rodovia e aos homens dos Batalhões de Engenharia e Construção – 8 e 9º BEC.

A ocupação do entorno da rodovia aconteceu *pari passu* ao processo de sua construção e nos anos imediatos à sua conclusão, a partir, notadamente, da colonização pública pilotada pelo Incra, da colonização privada realizada pelas grandes empresas colonizadoras e, ainda, da ocupação espontânea que, regra geral, gerou os garimpos, os sem-terra e outros órfãos de pátria.

Nos primeiros cinco anos, tempo previsto para o revestimento primário da rodovia, a ligação Cuiabá-Santarém, pela BR-163, se fazia normalmente. Havia inclusive uma linha de ônibus regular entre essas duas cidades. A preservação da BR-163 era efetuada pelo destacamento do 9º BEC, sediado na cidade mato-grossense de Nobres.

Historicamente, a Engenharia de Construção do Exército sempre esteve presente no planejamento e implantação da infraestrutura do sistema de transporte do país. Ultimamente, a máquina pública do Estado, incluindo o Exército, não tem sido mais solicitada no ritmo desejável. O modelo de desenvolvimento neoliberal retirou do Estado a maioria dessas atribuições e passou a priorizar as forças de mercado (grandes empreiteiras da iniciativa privada). Após a década de 1970, concluído o Programa de Integração Nacional, a Engenharia de Construção do Exército não mais recebeu missões de expressão nacional. O equipamento pesado dos batalhões não foi renovado, sofrendo sucateamento progressivo. A escassez de verbas orçamentárias para investimentos

acirrou a disputa das empreiteiras por concessões de grandes obras. Os *lobbies* dessas empreiteiras no Congresso Nacional tornaram-se mais intensos e agressivos, envolvendo o apoio de expressiva parcela da classe política para liberação dos parcos recursos.

Em 2004, a BR-163 se encontrava em estado deplorável, inviabilizando o fluxo da produção de grãos do norte do Mato Grosso, via porto de Santarém, na confluência do rio Tapajós com o Amazonas.

A geo-foto-grafia da construção

> A estrada modifica a paisagem, tendo uma repercussão geográfica que não se limita ao superficial, indo além, indicando a intensidade e a importância das relações entre os homens. A própria estrada, sua construção, seus declives, as condições anteriores a ela e as relações que se instalaram no lugar a partir da possibilidade de circulação constituem-se num fato geográfico (Brunhes, 1962 *apud* Oliveira, 2000, p. 36).

Inicialmente, foram organizadas duas frentes de topografia: a primeira no sentido Sul-Norte do trecho; a segunda, Norte-Sul, a partir da Serra do Cachimbo. O trabalho da topografia consistia na locação do solo, do traçado da rodovia, através da cravação de piquetes intervalados a cada 20 metros. Esse traçado foi fixado pela Engenharia Militar, calcado em fotografias aéreas fornecidas pela extinta empresa de transportes aéreos Cruzeiro do Sul – método aerofotogramétrico em uso naquele tempo. O traçado seguia o divisor das bacias dos rios Tapajós e Xingu. As alterações desse traçado na locação foram mínimas[5].

Para a 2ª turma, tinha-se por base logística a Base Aérea do Cachimbo. Dessa base partiam todos os suprimentos para a frente de trabalho, até o ponto em que era possível o abastecimento por terra. O trabalho da equipe de topografia exigia muito esforço dos homens que passavam 60 dias em trabalho contínuo sob as árvores da floresta. Após esse período, tinham uma semana de descanso. Na execução dos trabalhos a equipe avançava 2 km por dia, em média. Os homens eram atacados por doenças, particularmente pela malária.

Depois de certa distância da Base do Cachimbo, o suprimento de alimentos era feito por queda livre de volumes utilizando-se aviões de pequeno porte. Era aberta uma clareira na mata e sinalizada com fumaça. O piloto sobrevoava a clareira em voo rasante e fazia o lançamento – um soldado empurrava com os pés os sacos contendo os alimentos sólidos (arroz, feijão, óleo, carne seca etc.). Muitas vezes, devido a problemas de mau tempo, quando atrasava o suprimento de alimentos por via aérea, a equipe de topografia utiliza de recursos locais na travessia dos cursos d’água.

5 Em entrevista (2/8/2005), o Cel. José Meirelles, lembra que “[...] na fase da locação da rodovia, decidimos mudar o traçado de um trecho da BR-163, a fim de que a rodovia não cruzasse um extenso castanhal. Ingenuamente, imbuídos do espírito da predestinação da rodovia, pensávamos estar preservando recursos naturais dos mais importantes da Amazônia. Hoje, não mais existe esse castanhal, como tantos outros mais” (BR-163..., 2005).

As doenças comuns, mesmo a malária do tipo *vivax*, eram tratadas pela própria equipe. Algumas vezes, porém, a situação se complicava, notadamente quando a malária era do tipo *falciparum* – extremamente agressiva e que em pouco tempo podia levar o doente à morte. Nesses casos a equipe era imobilizada, pois, o doente era impedido de caminhar, o que atrasava muito os trabalhos. Era solicitado, então, o apoio da Base Aérea de Florianópolis. O helicóptero descia na clareira e resgatava o doente.

Diante da hostilidade dos indígenas, o Comando, aconselhado pela Funai, resolveu retirar temporariamente da área todo o pessoal até que fosse garantida maior segurança para os trabalhadores. Foi necessário, portanto, construir um campo de pouso. As ferramentas disponíveis eram apenas manuais, o que dificultava a realização dessa tarefa. A equipe de topografia e os indígenas aculturados, que davam cobertura aos homens, realizavam a abertura da clareira. O campo de pouso exigiu mais de um mês para ficar pronto. Toda a equipe foi retirada temporariamente da área, com exceção dos indígenas aculturados, chefiados pelos conhecidos sertanistas Cláudio e Orlando Vilas Boas.

A implantação da BR-163, do ponto de vista técnico, não ofereceu grandes dificuldades, como pode parecer à primeira vista, por se tratar da Amazônia. O leito da rodovia seguiu o divisor das bacias do Tapajós e do Xingu, reduzindo, de modo significativo, a travessia de grandes e médios rios e permitindo um traçado quase retilíneo no sentido sul-norte. No entanto, a travessia dos grandes rios – Teles Pires e Peixoto de Azevedo – e o trecho inserido na Serra do Cachimbo exigiram a construção de obras de arte (pontes e bueiros); na Serra do Cachimbo, a implantação de uma camada à base de cascalho e terra argilosa, de modo a ‘revestir’ as areias quartzosas predominante na litologia dessa área mais elevada.

◉ **Figura 1 –** A equipe de topografia.

Fonte: Arnt *et al.*, 1998, p. 9.

◉ **Figura 2 –** A abertura da trilha na floresta.

Fonte: Arnt *et al*., 1998, p. 11.

◉ **Figura 3 –** Abastecendo de alimentos a equipe de trabalho.

Fonte: Arnt *et al*., 1998, p. 12.

Figura 4 – O campo de pouso aberto na floresta para viabilizar o suprimento de alimentos à equipe de trabalho.

Fonte: Arnt *et al*., 1998, p. 14.

◉ **Figura 5 –** Helicóptero da Base Aérea de Florianópolis em operação de resgate de doente da equipe de topografia.

Fonte: Arnt *et al*., 1998, p. 15.

◉ **Figura 6 –** Abastecimento a partir do rio Teles Pires.

Fonte: Arnt *et al*., 1998, p. 16.

◉ **Figura 7 –** A construção do campo de pouso.

Fonte: Arnt *et al.*, 1998, p. 17.

◉ **Figura 8 –** Campo de pouso aberto às margens do rio Teles Pires.

Fonte: Arnt *et al*., 1998, p. 19.

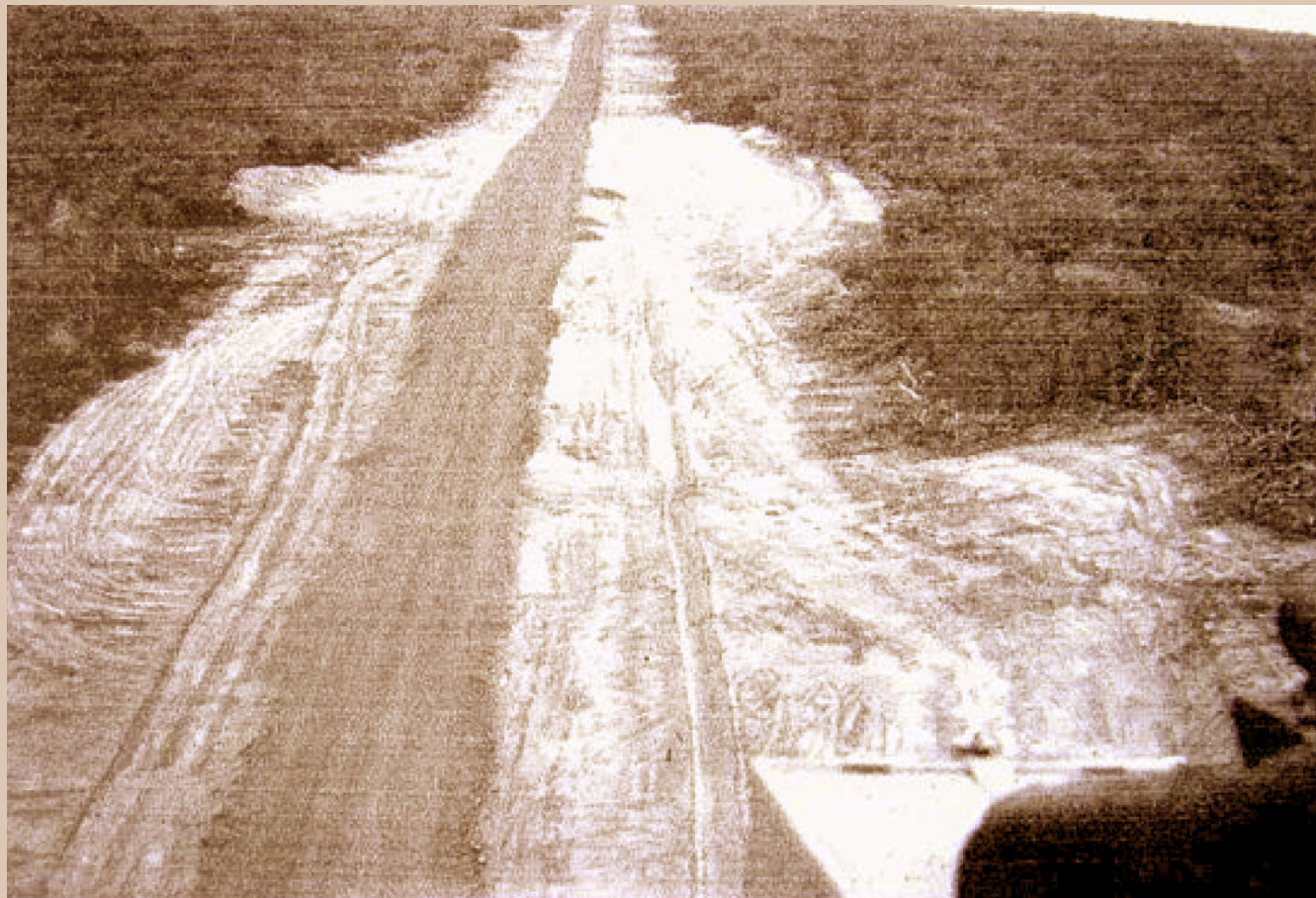
◉ **Figura 9 –** Campo de pouso e acampamento, às margens do rio Teles Pires.

Fonte: Arnt *et al*., 1998, p. 21.

◉ **Figura 10 –** A equipe de trabalho: os 34 indígenas na frente eram de várias etnias, todas do Parque do Xingu. Com saudades de casa, alguns deles desertaram, a pé pelo mato, mas foram resgatados. Observar, no centro da foto, o sertanista Villas Boas.

Fonte: Arnt *et al*., 1998, p. 22.

◉ **Figura 11 –** A BR-163, num dos muitos trechos retilíneos do seu traçado, invadindo a floresta.

Fonte: Arnt *et al.*, 1998, p. 23.

◉ **Figura 12 –** A BR-163, no trecho de litologia mais arenosa e de relevo mais rugoso: a Serra do Cachimbo.

Fonte: Arnt *et al*., 1998, p. 23.

Os conflitos: o martírio dos indígenas

O contato dos europeus com os habitantes do Novo Mundo, segundo a maioria dos autores, teve um caráter de genocídio deliberado. Os conquistadores vieram em busca das riquezas, notadamente do ouro, ao preço do sangue, da traição, da tortura, eventualmente em nome de Cristo. Quando perceberam que o ouro se encontrava nos Andes, eles abandonaram voluntariamente a imensa e extenuante floresta. Ingleses, franceses e sobretudo os portugueses se instalaram ao longo dos rios para vender animais ou produtos da floresta, sem penetrar verdadeiramente no seu interior. Os portugueses perceberam desde o início – e os brasileiros, posteriormente – que deveriam garantir a posse desse imenso território contra os seus rivais, a fim de não deixar a Amazônia num vazio jurídico internacional, pertencendo a todos e a ninguém.

Antes da conquista portuguesa, a Amazônia brasileira contava com oito milhões de indígenas, que viviam num espaço-tempo 'selvagem', em equilíbrio ecológico com a floresta. Atualmente, eles não são mais de 300 mil. As doenças vindas da Europa (da varicela a sífilis) contribuíram para a sua extinção; a desorganização provocada pelas políticas de ocupação territorial completou o quadro.

O breve e rico ciclo da borracha (1870 – 1912) motiva os brancos a penetrar, enfim, no interior da floresta[6], povoada de indígenas 'invisíveis' para quem o homem branco não é bem-vindo.

A construção da rodovia transamazônica foi extremamente agressiva às populações indígenas que viviam da caça, da colheita e da agricultura itinerante. A chegada em massa de garimpeiros em terras Yanomani, entre 1987 e 1990, custou a vida de mais de um milhar deles, vítimas da violência e das doenças (Albert; Kopenawa, 2003).

6 Em 1903, o Brasil conclui com a Bolívia o Tratado de Petrópolis: a Bolívia cede ao Brasil a região do Acre e o Brasil permite à Bolívia construir uma via férrea até o trecho navegável do rio Madeira, Porto Velho, para exportar a sua borracha através do Atlântico. Nesse tempo da construção da ferrovia, em condições desumanas, o Marechal Rondon e seus homens foram incumbidos de estabelecer uma linha telegráfica ligando o estado do Mato Grosso a Rondônia através da floresta amazônica.

A BR-163: rota de conflito com os indígenas

O eixo da atual BR-163 é um espaço cuja evolução se articula em dois tempos: o tempo longo de uma história 'sem história' ou ocultada – até meados do século XX, os Kayabis resistiram à entrada do branco em seu território, e o tempo curto que aborda o processo de territorialização recente, sinônimo de uma ocupação humana agressiva. Até 1970, esse território foi percorrido apenas pelos indígenas, por algumas expedições de 'bandeirantes' e pela expedição de Peixoto de Azevedo no alto curso do rio Arinos – na primeira metade do século XX. Nos anos 1970, a construção da BR-163 determinou um novo modelo de valorização do espaço: aqui, como alhures no Brasil, a rodovia motivou o avanço das frentes pioneiras.

A análise dos conflitos gerados pelo redescobrimento do Brasil, mais precisamente pela abertura da BR-163, com os indígenas Panará está

essencialmente apoiada na magnífica obra *Panará: a volta dos índios gigante*s, dos autor(a)es Ricardo Arnt, Lúcio Flávio Pinto e Raimundo Pinto, publicada pelo Instituto Socioambiental em 1998.

Houve um choque no imaginário nacional. O encontro com os Panará foi o mais divulgado 'primeiro contato' de um grupo na época das telecomunicações modernas. Durante anos, a busca dos índios gigantes foi acompanhada pela imprensa brasileira, e pela estrangeira, com manchetes generosas e expectativas fantásticas. Em plena ditadura militar, com o país embarcado na febre ufanista dos grandes projetos do 'Brasil grande', como o Plano de Integração Nacional, a Transamazônica e a Itaipu, a presença de índios extraordinários no caminho do progresso reativou os fantasmas da identidade brasileira, dramatizando, aos olhos de todos, uma colisão da história com a pré-história. Envoltos pela mística do 'bom selvagem', os Panará eram ainda mais notáveis, mais altos, mais nobres, mais fortes e mais misteriosos – e tão inverossímeis quanto intrigantes.

Os Panará que não aceitaram o aldeamento e a assimilação nos séculos 18 e 19 se retiram para o oeste e para o norte, para as matas mais fechadas do norte do Mato Grosso. O que se sabe, por meio da etnohistória, é que os atuais Panará ocuparam a bacia do Peixoto de Azevedo, afluente da margem direita do rio Teles Pires, formador do rio Tapajós, até o início do século 20. Na década de 1920 já tinham entrado em choque com os Kayapó nas altas cabeceiras dos rios Iriri, Xixé e Iriri Novo.

A riqueza natural da região contribuiu para que se fixassem no Peixoto Azevedo. Os Panará enfatizam constantemente a abundância de caça, peixe, terra boa e frutas nativas no território de origem. A bacia do Peixoto de Azevedo era considerada pelos que trabalharam na Frente de Atração Panará como uma das mais ricas e bonitas na Amazônia.

Em 1996 existiam 174 Panará, dos quais mais de 70 crianças com menos 10 anos. Apesar da mortalidade infantil ainda alta, a população está crescendo, o que já é motivo para sorrir. Entretanto, os Panará sempre deixam claro que sua sociedade, tal como se encontra estruturada no Parque do Xingu, é apenas um simulacro, uma versão empobrecida do que era nas terras tradicionais.

Até 1973, o Peixoto de Azevedo e as cabeceiras do Iriri permaneceram intactas e ocupadas apenas pelos Panará. O explorador Antônio Peixoto de Azevedo, que primeiro explorou e descreveu a região, em 1819, descendo o rio Teles Pires até o Tapajós, indicou a presença de grandes toras de madeira nas margens dos rios, usadas por indígenas para facilitar a travessia. Eram os Panará, que não conheciam a canoa como meio de locomoção nem sua técnica de construção.

A retomada do contato do homem branco remonta a 1943, com a organização da Expedição Roncador-Xingu. Os irmãos Villas Boas, Cláudio, Orlando e Leonardo, que anos depois viriam a fazer contato com os Panará, integraram-se a ela. A marcha tinha por finalidade ocupar os espaços vazios do Brasil Central e construir campos de pouso até Manaus. Havia um temor nacionalista de que houvesse um grande deslocamento de colonos europeus para o Brasil em consequência da II Guerra Mundial.

A Fundação Brasil-Central foi criada em junho de 1943 pelo coordenador da Mobilização Econômica do governo Vargas, o famoso tenente João Alberto. A Fundação era uma espécie de empresa paraestatal cujo objetivo era criar vias de comunicação com o Amazonas através do interior do país, permitindo a exploração e o povoamento do maciço central do Brasil nas regiões das cabeceiras do rio Xingu, dando, assim, um passo decisivo para a realização do anseio de uma 'Marcha para o Oeste'.

Em 1970, diante da penetração crescente de garimpeiros e fazendeiros, os Panará se recolheram ainda mais. Amedrontados pelo massacre de 1967, continuavam a fugir do contato. Havia, entre eles, uma discussão constante: os velhos argumentavam que os brancos eram selvagens bravos que vinham para matar todos; os jovens diziam que os presentes deixados, principalmente os cobiçados facões e miçangas, demonstravam que não eram bravos e que não pretendiam matar todo mundo.

Foi nesse mesmo ano, durante o governo do general Médici, que a Funai estabeleceu convênio com a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam) para promover a pacificação de trinta etnias indígenas na área projetada para a construção da rodovia Transamazônica. As estradas se tornaram prioridade, a Cuiabá-Santarém inclusive, e o contato com os indígenas arredios tornou-se imperativo. Em decorrência desse convênio, dois grupos seriam integrados à sociedade: os *Parakanã* e os Panará.

No dia 4 de fevereiro de 1973, chegava ao fim uma das mais longas e divulgadas expedições já organizadas no Brasil para contatar um grupo indígena isolado. A expedição dos Krenacore ganhou grande espaço na mídia brasileira e internacional. Foi o documentário de Adrian Cowell, *A tribo que se esconde do homem* (The tribe...,1970), que revelou a existência deles ao mundo. Mas "[...] o que aconteceu a eles, desde a filmagem de Cowel, é um dos episódios mais trágicos da moderna história do Brasil [...]", escreveu Shelton H. Davis, no livro *Vítimas do Milagre* (Davis, 1977 *apud* Arnt *et al*., 1998, p. 85).

Em 1970 o governo brasileiro deu início ao projeto de construção das grandes estradas na Amazônia, com destaque para a Transamazônica, cortando a região de leste a oeste, e a BR-163, a Cuiabá-Santarém, de sul a norte. Em 16 de junho de 1970, foi criado o Plano de Integração Nacional (PIN) com previsão orçamentária de 200 milhões de cruzeiros, durante o período de 1971-1974 (mais tarde prorrogado, com mais 600 milhões, até 1978), para a construção de estradas e o estabelecimento de projetos de colonização na Amazônia e a primeira fase do Plano de Irrigação do Nordeste.

Em junho, o general Oscar Jerônymo Bandeira de Mello foi nomeado presidente da Funai anunciando que a política indigenista seria conduzida dentro das diretrizes do PIN.

Na Funai o trabalho de atração de indígenas arredios ou isolados e de assistência a grupos já contatados esteve a cargo, inicialmente, da Coordenação Geral da Transamazônica (Cotz), que também cuidava do apoio aos trabalhos de construção da Cuiabá-Santarém. Na

gestão Bandeira de Mello, a Funai substituiu a Cotz pela Coordenação da Amazônia (Coama), com a finalidade de planejar, executar e coordenar as atividades de apoio ao complexo rodoviário do Plano de Integração Nacional para a Amazônia Legal. Foram recursos da Cotz e da Coama que financiaram as expedições em busca dos Panará.

Os Villas Boas foram os principais defensores da implantação do Parque Nacional do Xingu, criado em 1961, a partir de decreto do presidente Jânio Quadros, cujo perímetro eles mesmos fixaram, garantindo as terras dos povos Kamayurá, Trumai, Aweti, Waurá, Kalapato, Kuikuro, Matipu, Nafukua, Suyá, Mehinako, Yawalapiti, Juruna e Metuktire. Para o Parque – transformado, em 1967, em Parque Indígena do Xingu – foram transferidos outros grupos ameaçados em suas terras tradicionais, como os Tapayuna, os Kayabi, os Txikão e, por último, os Panará.

Em janeiro de 1972, saiu do Posto Leonardo Villas Boas (sede do Parque do Xingu) a expedição de 26 indígenas, chefiada por Cláudio Villas Boas, com destino ao vale do rio Peixoto de Azevedo. A partir da base do Cachimbo, Cláudio iniciou um trabalho paciente de aproximação com os Panará. Tinha muito pouco. Desde 1970, centenas de soldados e trabalhadores civis construíam a estrada. Em julho de 1972, o *Jornal do Brasil* (Davis, 1977 *apud* Arnt *et al*., 1998, p. 86) indicou a existência de 2.070 homens, 210 máquinas e 347 viaturas no canteiro de obras, comandados, em duas frentes, pelo 8º e pelo 9º Batalhão de Engenharia e Construção da Diretoria de Obras e Cooperação do Ministério do Exército. A invasão do território Panará estava consumada.

> Partimos, não tanto para pacificar os Krenhacãrore, mas para evitar que fossem vítimas eventuais de atritos com os trabalhadores [...]. A chuva era a principal dificuldade a vencer. A caminhada prosseguia lenta. Usando apenas facões e machados, as picadas iam sendo abertas. Descansávamos em acampamentos improvisados no meio da mata (Oesp, 06/02/73 *apud* Arnt *et al*., 1998, p. 87).

No dia 4 de fevereiro de 1973, um grupo formado por 20 a 30 Panará chegou ao acampamento de Cláudio Villas Boas. Com as cabeças raspadas e os corpos pintados de preto, eles ficaram do outro lado do rio Peixoto de Azevedo. Com um grupo de indígenas Kayabi, o indigenista entrou numa canoa e atravessou o rio.

O contato foi descrito assim pela revista *Veja* na matéria *Os gigantes, finalmente:*

> Cláudio atravessou o rio, desceu da canoa, tirou as botinas e com uma faca na palma da mão estendida, discursou nos muitos dialetos indígenas que conhece, depois de trinta anos entre mais de dez tribos. Detrás das árvores, os gigantes gritavam e gesticulavam, indicando o varal, insinuando que a faca deveria ser pendurada. Cláudio, também por mímica, já que as palavras não provocaram efeito algum, chamava-os. Queria que eles pegassem a faca em sua mão (Veja, 14/02/73 *apud* Arnt *et al*., 1998, p. 90).

Em abril de 1973, Cláudio deixou a direção da Frente do Peixoto de Azevedo, sendo substituído pelo indigenista Apoena Meirelles. Para

desdita dos indígenas, as mudanças não parariam aí. Em setembro de 1973, Apoena foi substituído por Antonio de Souza Campinas. Em dezembro, a Cuiabá-Santarém foi aberta ao tráfego. Em plena catástrofe, em maio de 1974, Campinas foi demitido e substituído por Fiorello Parise. Em 1975, os indígenas foram despejados no Xingu. Um desfecho que os Villas Boas não poderiam prever, mas pressentiam.

Antes do contato com a expedição Villas Boas, os Panará ocupavam dez aldeias e tinham uma população estimada entre 300 e 600 indivíduos. Quando foram transferidos para o Parque Indígena do Xingu, em 12 de janeiro de 1975, eram apenas 79. Do contato até a transferência, tornou-se uma das maiores vítima do chamado 'milagre brasileiro'. No livro *As vítimas do milagre,* Shelton Davis afirma que as doenças, a morte e o sofrimento humano que se desencadearam maciçamente sobre os indígenas brasileiros na década de 1970 "[...] são o resultado direto da política de desenvolvimento econômico dos governos militares do Brasil" (Davis, 1977 *apud* Arnt *et al*., 1998, p. 92).

Apesar de arredios antes do primeiro contato, os Panará aos poucos foram sendo atraídos pelo trabalho da construção da Cuiabá-Santarém e pelos veículos que chegavam com a abertura da BR-163 ao tráfego. Incapazes de associar o surgimento de novas doenças à presença dos brancos, passaram a frequentar a estrada e instalaram uma pequena aldeia a apenas quatro quilômetros dela.

As doenças foram se espalhando para outras aldeias, provocando conflitos entre os próprios indígenas. Muito contribuiu um desvio no traçado que, segundo o sertanista Exéquias Paulo Heringer Filho, ao chegar ao Peixoto de Azevedo, foi feito para a esquerda, exatamente para a direção onde estavam os Panará.

A Funai chegou a transferir o grupo que restava para a aldeia Korokokó, mais distante da estrada. Mas, diante da profusão de mortes e do descontrole da situação, o remanejamento para o Xingu acabou se impondo como solução de emergência. No dia 11 de janeiro de 1975, dois aviões C-47 da Força Aérea Brasileira (FAB) transferiram os últimos 79 Panará do Peixoto de Azevedo para o Xingu, a 250 km a oeste. Foi uma operação militar de retirada e salvamento.

A partir daí, o território dos Panará foi revertido ao domínio da União, segundo os termos do Estatuto da Terra (Lei nº 4.504, de 30/11/1964) (Brasil, 1964). Em 1979, o Incra concederia o uso de 231.111 ha da Área Indígena Panará à Cooperativa Agropecuária Mista Canarana (Schwantes, 1989), situada no município de Chapada dos Guimarães.

De volta às terras do Peixoto de Azevedo

Em 31 de outubro de 1991, seis Panará e seis brancos tomaram um ônibus, no Posto de Vigilância da BR-080, no Parque Indígena do Xingu, para uma histórica viagem rumo ao Peixoto de Azevedo. Foi a primeira vez que os Panará decidiram voltar às suas terras desde a transferência, em 1975. O grupo chegou à cidade de Matupá, na BR-163, no dia seguinte, e começou a fazer o reconhecimento do território no dia 2 de novembro. O vale do Peixoto de Azevedo mostrava um

aspecto desolador. Os garimpeiros e os fazendeiros haviam derrubado a mata, poluído e assoreado os rios, especialmente o Braço Norte.

A partir de um sobrevoo, os índios identificaram uma área, próximo a Serra do Cachimbo, chegando às cabeceiras do rio Iriri, ainda coberta com matas e rios conservados, de pequeno caudal. Uma parte da terra ainda não tinha sido ocupada. Após várias expedições de reconhecimento, os Panará optaram por se estabelecer numa área ainda sem ocupação efetiva: 488 mil hectares nas cabeceiras dos rios Iriri e Ipiranga, na fronteira entre os estados do Pará e do Mato Grosso.

Em dezembro de 1994, a Funai concluiu o *Relatório de identificação e delimitação da terra indígena Panará* (Arnt *et al*., 1998, p. 52). O documento ressalta que a demarcação constitui "garantia de que o território, ainda não devastado, não venha a ser objeto de apropriações territoriais estranhas aos seus interesses, como grilagem, exploração ilícita de madeira, garimpo, gleba militar em território de utilização nativa, cujo entrosamento causaria, outra vez, graves transtornos aos Panará". No dia 14 de dezembro de 1994, o Diário Oficial da União publicou o Parecer nº 179 da Funai (Arnt *et al*., 1998, p. 54) propondo a delimitação da Terra Indígena Panará, na fronteira Mato Grosso-Pará.

Gradualmente, ao longo de 1995 e 1996, os Panará foram se mudando para a nova aldeia. No dia 1 de novembro de 1996, o então Ministro da Justiça Nelson Jobim, atendendo à proposta apresentada pela Funai, assinou a Portaria nº 667 (Arnt *et al*., 1998, p. 56) declarando de 'posse permanente' dos indígenas a Terra Indígena Panará, com 495.000 hectares nos municípios de Guarantã do Norte (MT) e Altamira (PA).

◉ **Figura 13 –** Os primeiros 'contatos', ou melhor, a única maneira de fotografar o povo Kranhacãrore era sobrevoar a sua aldeia: os indígenas assustados tentavam flechar o A-19.

Fonte: Arnt *et al.*, 1998, p. 27.

◉ **Figura 14 –** Foto de indígena Kranhacãrore publicada no O Globo (11/02/73) para anunciar o primeiro contato da Frente do Peixoto de Azevedo, então comandada pelo sertanista Cláudio Villas Boas, com os ‘índios gigantes’.

Fonte: Arnt *et al*., 1998, p. 28.

◉ **Figura 15 –** Os Kranhacãrore, agora Panará, deixam o Parque Indígena do Xingu para viver e sonhar na Terra Indígena Panará, com 495.000 hectares nos municípios de Guarantã do Norte (MT) e Altamira (PA).

Fonte: Arnt *et al.*, 1998, p. 32.

◉ **Figura 16 –** A partir da abertura da BR-163, a terra indígena dos Kranhacãrore foi usurpada por garimpeiros e fazendeiros que motivaram impactos ambientais gravíssimos, como o da foto: área de garimpo no Peixoto de Azevedo (24/07/2014).

Fonte: Acervo do autor.

2004: A estrada dos colonos

> País de dimensões continentais, o Brasil teve na economia de fronteira e na geopolítica dois núcleos centrais de sua formação. Becker (1997, p. 12).

A importância e a originalidade da colonização no Brasil estão na sucessão de ciclos econômicos, que se caracterizam pela conquista de terras virgens e pelo ganho considerável de áreas destinadas à produção agrícola. O fenômeno da colonização agrícola faz apelo à noção de fronteira que está em constante progressão. Ele constitui um verdadeiro fato social e representa, horizontalmente, o processo de reprodução da sociedade brasileira.

O processo de colonização, ao longo da história do Brasil, se deu por etapas, obedecendo ao movimento este-oeste, e foi movido pela produção de matérias-primas voltadas para o mercado internacional. Essa é uma das razões da sua fragilidade.

Nos últimos decênios, a expansão da fronteira representou para o Estado um meio de controlar sua população e de responder aos interesses dos mercados internacionais. Para os capitalistas, a 'colonização agrícola' é uma possibilidade de enriquecimento pela aquisição de grandes extensões de terras e para os mais pobres, um meio de sobrevivência.

O desenvolvimento regional pressupunha dois tipos de ação:

√ Políticas públicas de desenvolvimento de infraestrutura no quadro do PIN, de modo a ser coerente com o discurso de 'homens sem-terra' para 'a terra sem homens', e seleção de projetos de colonização agrícola coordenada pelo Incra e de Polos de Desenvolvimento;

- √ Ação privada baseada em investimentos em vários setores da economia, sobretudo na pecuária, extração de minerais e industrialização.

Faltou consistência e coerência entre o discurso e a prática: os colonos ficaram órfãos de Pátria.

As mudanças socioespaciais dos últimos 50 anos transformaram o Brasil, um país até então essencialmente agrário, em um país urbano-industrial, com impactos paisagísticos agudizados por algumas variáveis que dificultam enormemente o encontro de um modelo de desenvolvimento que seja socialmente justo e ambientalmente correto:

- √ 'a dispersão espacial das atividades', em parte justificada pelas dimensões continentais do território, mas, certamente, devido ao caráter de nossa formação socioespacial marcada pela 'economia de fronteira';
- √ 'a compressão temporal', ou seja, a velocidade das mudanças socioeconômicas com impactos nas definições e redefinições das políticas territoriais que atenderam/atendem muito mais às conjunturas e às regras ditadas de fora para dentro, não considerando os custos da desintegração regional e, principalmente, da ausência de tempo suficiente para a consolidação/sedimentação das economias locais-regionais e, claro, da construção paisagística;
- √ 'a concentração', fenômeno considerável da dinâmica territorial brasileira, manifestada na concentração da pobreza nas periferias das médias e grandes cidades; concentração de renda e de patrimônio;
- √ 'os brasis', Brasil Atlântico, Brasil interior, Brasil povoado, Brasil pouco povoado, Brasil rico, Brasil pobre, mas sobretudo um Brasil de grandes diferenças locais e regionais. Brasil de sobreposição do moderno com o arcaico marcadamente híbrido, ambivalente, instável e dinâmico, herança do processo de 'modernização conservadora'. No entanto, as últimas décadas de progresso político e econômico que o Brasil viveu transformaram o país de maneiras determinadas e irreversíveis.

O Incra no sudoeste do Pará

Em 9 de julho de 1970, o Decreto-Lei nº 1.110 criou o Instituto Nacional de Colonização e de Reforma Agrária (Incra) (Brasil, 1970a), resultado da fusão do Instituto Brasileiro de Reforma Agrária (Ibra) e do Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário (Inda). O Incra recebeu a jurisdição sobre as áreas desapropriadas pelo governo federal no Pará, por meio do Decreto-Lei nº 1.164, de 1/04/1971 (Brasil, 1971), que transferia à União todas as terras devolutas situadas numa faixa de 100 km de cada lado das rodovias federais construídas, em construção ou projetadas, cortadas pelas rodovias Transamazônica (BR-230) e Cuiabá-Santarém (BR-163). O município de Itaituba, em sua quase totalidade, excetuando-se pequenas faixas de terra na porção central do município, compreendendo as nascentes dos rios Piranhas e Surubim, passou a ter suas terras controladas pela União. Posteriormente, o Decreto-Lei nº 2.375, de 24/11/1987 (Brasil, 1987) revoga o Decreto-Lei nº 1.164 (Brasil, 1971) e dispõe sobre as faixas de terras públicas devolutas afetas ao uso especial do Ministério do Exército no estado do Pará (municípios de Altamira, Marabá e Itaituba), entre outros, além das terras contidas na faixa de fronteiras.

Em 22/03/1988 é sancionado pelo Presidente da República o Decreto-Lei nº 95.859 (Brasil, 1988), que afeta ao uso especial do Ministério do Exército, tomando por base a Exposição de Motivos nº 1.015 de 8/03/1988 (Passos, 1998), oito glebas no estado do Pará, das quais 5 (Cururu, Juruena, Prata, Damião e parte da Limão) abrangem a área do município de Itaituba, com cerca de 1.763.751,4253 hectares, correspondendo a 10,6 % da área do município).

Foi então estabelecido um programa de quotas para a instalação dos colonos: 75% de migrantes nordestinos e 25% de migrantes provenientes dos estados do Sul do país, onde a fragmentação extrema das propriedades contribuía para o acirramento dos problemas fundiários. Os terrenos destinados à colonização foram divididos em lotes de 100 ha e ligados à rodovia principal por estradas vicinais (travessões) quando não se encontravam às margens da Transamazônica e da BR-163.

Nos anos subsequentes, assiste-se a um decréscimo de afluxo de migrantes, ao abandono de lotes e à grande rotatividade das populações. Alguns, embora figurando como dissidentes, em realidade venderam o direito de ocupação de um terreno bem localizado (contratando a transferência do título definitivo ao comprador quando de seu recebimento posterior), para obter um pequeno capital que lhes permitisse recomeçar em melhores condições ocupando áreas mais distantes da rodovia.

No início a colonização esteve longe de atender às expectativas do ambicioso projeto do governo militar. Em 1974, os custos de construção da rodovia já haviam excedido em três vezes o orçamento inicial, e as vicinais não eram abertas; as sementes de arroz fornecidas aos colonos em 1972-1973 não eram adaptadas ao clima local, o que provocava a perda de colheitas inteiras e uma queda da produtividade, agravada pelo declínio dos preços. A região, dadas as suas características ecológicas e às técnicas agrícolas então disponíveis, jamais se tornaria o 'celeiro do mundo' a curto prazo, como se esperava. A partir de 1974, o governo volta a privilegiar exclusivamente a empresa privada para a ocupação da região, agora também sob uma nova forma – a da 'empresa rural familiar'.

Do homem sem-terra à terra sem homem

Até 1964 as políticas governamentais para a economia brasileira tiveram um caráter aleatório e isolado, sempre respondendo às oscilações do mercado internacional. A partir da tomada do poder pelos militares (março/1964), há uma redefinição capitalista com uma dinâmica de reprodução de capitais em bases políticas e institucionais bem definidas e expressas claramente nos planos de desenvolvimento. Instituiu-se uma política socioeconômica "[...] que incentiva todas as formas de concentração de capitais segundo uma linha de argumentação que ressalta a eficiência e a produtividade atribuídas dominantemente às economias de escala" (Passos, p. 1998, p. 43).

Nos 21 anos dos governos militares (1964-1985)[7], a política brasileira se

7 Podemos considerar o período militar como 'autoritário' no domínio político,

orientou pelos princípios da segurança e do desenvolvimento. Tratava-se de obter altos índices de crescimento econômico sob o controle do Estado, a fim de atingir os 'objetivos nacionais permanentes' sintetizados na meta do Brasil-Potência: ingresso do Brasil no mundo desenvolvido até o final do século.

Sendo o 'capital' um fator internamente escasso, os níveis de acumulação passaram a perseguir uma nítida e acentuada tendência para a concentração e o monopólio – uma constante dirigida a todas as formas: agricultura, indústria, bem como nos diferentes setores como o financeiro, imobiliário etc. Sob tal ímpeto de diversificação, o capital dirige-se à terra (fator fixo) no sentido de expansão espacial, buscando atuar e apoderar-se de áreas virgens de setores inexplorados. Um amplo movimento de multiplicação de oportunidades de investimentos dirigiu-se do '*core*' econômico no Sudeste para múltiplas fronteiras nos espaços nordestinos, do Centro-Oeste e da Amazônia. E o modo de dirigir-se 'à terra' passou a se revestir de uma agressividade em termos ainda não atingidos.

Segundo observou O'Reilly Sternberg (1979, p. 192), passou-se a "[...] proceder a toda a pressa e custe o que custar, à abertura e valorização dos espaços vazios, cuja aparente improdutividade correria o risco de ser interpretada como marca de uma inoperância oficial".

A história recente da inserção da 'Amazônia legal' ao capital oligopolista – nacional e internacional – é deflagrada quando o então Ministro do Planejamento 'Roberto Campos' lança em 1965, a bordo do Transatlântico 'Rosa da Fonseca', a 'Operação Amazônia'.

A 'Operação Amazônia' tinha como objetivo criar 'Polos de desenvolvimento', estimulando a imigração e a formação de grupos autossuficientes, proporcionando incentivos a investimentos privados, promovendo desenvolvimento de infraestrutura e pesquisas sobre o potencial dos recursos naturais.

Existem muitas razões para a retomada da atividade federal na Amazônia, variando das humanitárias às econômicas e geopolíticas.

Em 1970, o 'projeto de modernização acelerada' proposto por Campos é redefinido, e, com apelos ideológicos, é lançado o 'Plano de Integração Nacional' (PIN), através do Decreto-Lei 1.106 (Brasil, 1970b), que determina o uso de 30% de fundos de incentivos fiscais para o financiamento de uma estrada, a 'Transamazônica' (BR-230), de 5.000 quilômetros!

O deslocamento de camponeses de áreas submetidas à 'pressão demográfica' é oficializado, e o discurso de 'ligar o homem sem-terra do Nordeste à terra sem homem da Amazônia' é posto em prática, de forma caótica e socialmente injusta.

Uma das modalidades de investimentos mais valorizadas – já na concepção da ocupação recente da Amazônia – foram os 'Projetos agropecuários', que apresentam excessiva agressividade em relação aos recursos naturais e às populações amazônicas.

No governo do General Geisel (1974-1978), instituiu-se o

'modernizador' no domínio econômico e 'elitista' no domínio social.

‘Polamazônia’ como forma de facilitar, ainda mais, a entrada do capital oligopolista na região. No sentido de atrair grandes grupos econômicos a participarem de projetos na Região Norte, o governo oferecia vantagens: terras em grande extensão, disponíveis e baratas, financiamentos subsidiados e incentivos fiscais.

O próprio Incra altera os seus objetivos segundo o momento político, por exemplo, quando muda a ‘colonização social’, voltada para camponeses mais pobres (1970-1974), para a ‘colonização comercial’, caracterizada pela venda de terras a grandes fazendeiros (1975-1979)[8].

O alargamento da fronteira tem sido maior para o Centro-Oeste – áreas de cerrado e periferia amazônica – e para o Meio Norte, oeste da Bahia, sul do Piauí e oeste do Maranhão. No interior da Amazônia, as áreas agrícolas (excluídos alguns projetos especiais) ligaram-se às faixas de 100 km laterais às grandes rodovias, num sistema de ‘colonização’ cuja degradação tem sido mais notável do que os lucros obtidos.

A Amazônia e o Centro-Oeste sofreram grandes impactos da política dos governos militares. A Amazônia, identificada com a borracha, e o Centro-Oeste, com a pecuária extensiva, vão ter suas economias diversificadas. O governo federal comandou a ocupação desses amplos espaços do território nacional visando explorar suas potencialidades e acabar com um vazio perigoso para

---

8 A Associação de Empresas da Amazônia (AEA), com sede em São Paulo, foi criada em 1968 como grupo de pressão de interesses industriais sulistas, que defendia o financiamento subsidiado de suas novas empresas de criação de gado na Amazônia, exerceu forte influência sobre a formulação da política oficial para a região e aplicou pressão decisiva para obter renovada ênfase na criação de gado, às expensas dos pequenos agricultores (Pompermayer, 1984). O Ministério do Planejamento, conjuntamente com o Banco da Amazônia (Basa), organizou diversas visitas de empresários do Sul à Amazônia, encorajando-os a investir em projetos de criação e colonização privados, sobre o fundamento de que apenas as grandes companhias ‘podem tirar vantagem racional do imenso potencial da Amazônia’. Durante uma dessas viagens, organizada em 1973 para 20 grandes empresários, incluindo o presidente da Volkswagen do Brasil (Wolfgang Sauer) e do Bradesco (Amador Aguiar), autoridades civis defenderam o papel da empresa privada. O ministro do Planejamento, Reis Veloso, criticou a “[...] ocupação predatória [...]” pelos pequenos agricultores e apelou às grandes firmas para que “[...] assumissem o trabalho de desenvolver a região”. O ministro do Interior, gen. José Costa Cavalcanti, endossou essas ideias, alegando que “O futuro da Amazônia está nas mãos dos empresários, sejam eles brasileiros ou estrangeiros, uma vez que o Brasil, perdeu seu medo do capital estrangeiro” (Branford; Glock, 1985, p. 70-71). Uma acentuada divergência de opinião tornou-se clara nesse momento entre o Incra (Ministério da Agricultura) e sua política de ‘colonização social’ por um lado e, por outro, a Sudam (Ministério do Interior) que apoiava os interesses representados pela AEA. Perto do fim do governo Médici, José Francisco Moura Cavalcanti, o novo ministro da Agricultura e ex-diretor do Incra, e Walter Costa Porto, o novo presidente do Incra, tentaram defender a política de colonização dirigida em termos de reduzir a inquietação social e usar a Amazônia como uma ‘válvula de escape’ para as pressões sociais que se avolumavam em outras áreas do Brasil (Foweraker, 1981 apud Kohlhepp, 2001a, p. 153; Branford; Glock, 1985).

A Sudam, no entanto, continuou seus ataques à política do Incra e, em 1973, seu recém-nomeado superintendente, coronel Câmara Sena, descreveu a Amazônia como “[...] uma região feita para a criação de gado, com excelentes pastagens naturais e abundância de espaço para a expansão desse setor que, por essa razão, formará a base de sua integração econômica” (Cardoso; Muller, 1977, p. 158).

a segurança nacional. Aproveitando as condições naturais favoráveis, tratava-se de produzir cereais, carne, minérios e madeira para o mercado internacional[9].

A partir dos anos sessenta do século passado o governo federal adotou uma política de incentivos fiscais regionais, tentando ampliar a capitalização destas áreas, através de deduções do imposto de renda das pessoas jurídicas, visando à aplicação em projetos de interesse para o desenvolvimento econômico regional. Tal diretriz provocou mudanças evidentes na estrutura fundiária, visto que esses recursos puderam ser aplicados em projetos agropecuários. De um total de 549 projetos que receberam incentivos fiscais entre os anos de 1965 e 1977, na área da Sudam, 335, mais da metade do total, foram os projetos agropecuários. Na realidade, a iniciativa privada do Sul e do Sudeste foi chamada para intervir nessas regiões e aí aplicar recursos próprios e aqueles deduzidos do imposto de renda.

Em termos históricos, o modelo assimétrico de propriedade da terra no Brasil reproduziu-se fielmente à medida que a fronteira agrícola avançava do Nordeste e Centro-Sul para o Centro-Oeste e Amazônia.

Na Amazônia como um todo, cerca de 90% das terras colonizadas entre 1970 e 1980 foram ocupadas por fazendas de mais de 100 hectares; no mesmo período, a área ocupada por fazendas de mais de 1.000 hectares subiu de 48% para 58,5% (Martins, 1984). Nos estados de Mato Grosso, Pará, Maranhão e Goiás, as pequenas propriedades, de menos de 100 hectares, correspondem a algo entre 55 e 85% das propriedades, mas uns meros 3 a 21% da terra agrícola. Reciprocamente, as grandes propriedades de mais de 1.000 hectares formam cerca de 0,5 a 7% das unidades, mas ocupam entre 41 e 84% da terra arável. O caso mais extremo é o do Mato Grosso onde os pequenos agricultores com menos de 100 hectares representam 70% do total dessa classe, mas cultivam apenas 3% da terra, enquanto 7% dos proprietários com mais de 1.000 hectares possuem 84% da área cultivada.

Essa distribuição profundamente assimétrica da terra no Brasil, revelada por esses números agregados, reproduziu-se em todas as regiões ocupadas no país, incluindo as fronteiras da Amazônia Legal. A ideia da Amazônia como um espaço vasto, fértil e vazio, pronto para absorver permanentemente as massas famintas de terra do Nordeste e do Sul do Brasil[10], foi desmascarada,

---

9 Em 1974, o Banco Mundial emprestou US$ 6 milhões ao Brasil para a criação de gado, a fim de fomentar as exportações de carne beneficiada, de acordo com sua política, do princípio da década de 1970, de estimular investimento em aparentemente lucrativas grandes fazendas de criação durante o período de altos preços de carne. O Brasil foi o quarto maior contemplado com empréstimos do banco, atrás de México, Colômbia e Paraguai, no total cerca de US$ 150 milhões concedidos a projetos dessa natureza. Após 1974, contudo, os empréstimos do banco à criação comercial em grande escala diminuíram por várias razões, incluindo uma queda substancial nos preços mundiais da carne, e uma mudança na política da instituição para programas de desenvolvimento integrados, visando a ‘combater a pobreza’, além de uma reorganização interna (Jarvis, 1986).

10 Em *Uma Cruz em Terra Nova*, Noberto Schwantes (1989) narra – com muita propriedade – a experiência vivida no início da década de 1970

no contexto do corrente ambiente da política agrária, como sendo um mito. As primeiras ondas de migrantes pioneiros, nas décadas de 1950 e 1960, foram logo seguidas pelos grandes proprietários e interesses comerciais, ansiosos para se locupletarem dos generosos incentivos dados pelo governo, com a instalação de fazendas de criação de gado, atividades madeireiras e de outro tipo, bem como para simplesmente deixar ociosa a terra como garantia especulativa contra a inflação. Embora nas fases iniciais da colonização houvesse ampla oportunidade para pequenos agricultores criarem um meio de sustento na Amazônia, o ingresso subsequente de capital comercial e especulativo tornou a lua-de-mel de curta duração, e eles passam a sofrer a pressão crescente para abandonar suas terras, que são absorvidas pelas empresas maiores. Esse padrão reflete-se claramente nas estatísticas sobre propriedade nas zonas de fronteira mais antigas, onde a terra está se tornando tão concentrada como em todo o resto do país.

pelos pequenos proprietários (minifundiários) de Tenente Portela (norte do Rio Grande do Sul) que migraram para as terras de cerrado do Centro-Oeste, mais especificamente, para o médio vale do Araguaia.

Entre 1970 e 1974 o Incra priorizou o assentamento de colonos pobres em várias áreas da Amazônia Legal, conforme proposta do projeto Polonoroeste, atendendo a três objetivos básicos: (1) ‘objetivo econômico’ – promover a agricultura para aumentar a produção de alimentos para abastecer o mercado interno e para a exportação; (2) ‘objetivo demográfico’ – isto é, é frear o êxodo rural e reorientar para a Amazônia o fluxo que se dirige para as grandes metrópoles do Sudeste; (3) ‘objetivo social’ – diminuir as tensões sociais provocadas pelo latifúndio no Nordeste e pelo minifúndio no sul do País.

O segundo projeto concerne aos cerrados, cujos solos eram avaliados como pobres e impróprios para a agricultura até 1970. A partir de fortes investimentos, graças aos progressos da agricultura e ao desenvolvimento das comunicações, os cerrados atraem os ‘sulistas’ para as áreas do Planalto Central, tendo a soja como carro-chefe de uma agroindústria exportadora. Nesse caso, priorizam-se os agricultores provenientes da região Sul, mais aptos e capazes para desenvolver uma agricultura moderna e competitiva voltada, essencialmente, para os mercados internacionais.

As sucessivas mudanças dos ‘planos de desenvolvimento’, ao sabor das conjunturas políticas e econômicas, contribuíram para a falência da grande maioria dos projetos de colonização – seria mais correto denominá-los de transferência de colonos –, conforme podemos constatar a partir das viagens de estudos que realizamos nos últimos vinte anos ao longo da Cuiabá-Santarém e da Transamazônica.

É nesse cenário que vamos abordar duas frentes pioneiras:

Frente pioneira da sobrevivência e o extrativismo

Remete à extração de produtos florestais não madeireiros, tal como praticado pelas populações remanescentes do período da borracha, concentradas no entorno dos rios e nos espaços urbanos pré-

rodoviários. Essa frente pioneira ainda contempla a produção familiar agropecuária e o garimpo; faz referência aos sistemas baseados numa agricultura de corte-e-queima e pequena pecuária, acompanhada – em certas áreas – da cultura de produtos perenes e semiperenes, como pimenta, cacau e outras árvores frutíferas. Esses sistemas vinculam-se à migração mais recente, que acompanha a estrada, compreendendo os 'colonos' – em assentamentos públicos ou privados – e da mesma forma uma migração espontânea que se estabelece inicialmente fora das áreas de assentamento demarcadas (via de regra, regularizadas *a posteriori* pelo Incra).

'O garimpo': precedendo a abertura das estradas, constitui para as categorias anteriores uma alternativa mais ou menos temporária, e seus benefícios – quando ocorrem de forma significativa – podem permitir a reconversão do garimpeiro, dando-lhe capacidade para investir – com frequência – na pecuária (ampliação da área e do rebanho).

Frente pioneira da extração informal: o garimpo de ouro

Para muitos o 'garimpo é a última fronteira'. No entanto, a extração informal (e nem sempre tão informal) desse precioso mineral faz parte da história socioeconômica e cultural de uma vasta área do eixo da BR-163 que, grosso modo, poderia ser delimitada a partir de Peixoto de Azevedo, no estado do Mato Grosso, se prolongando até o estado do Pará – Castelo de Sonhos, Novo Progresso e, notadamente, o Crepori e o Creporizinho, que motivaram a construção da Transgarimpeira, a partir de Moraes de Almeida.

As áreas de influência das cidades de Castelo de Sonhos, Novo Progresso e Moraes de Almeida têm suas origens baseadas no tripé garimpo de ouro, madeira e pecuária, e nele se fundamentava sua economia.

A colonização privada alcançava assim, via Cuiabá-Santarém, as frentes garimpeiras que desde o final dos anos 1950 já vinham ocupando pontualmente áreas densamente irrigadas e ricas em ouro de aluvião no vale do Tapajós, ao sul do planalto santareno, em torno de rios como o Jamanxim, Crepori e Creporizinho, e que se encontram na origem de cidades como Castelo de Sonhos e Novo Progresso.

O processo de colonização trouxe para a região de fronteira não somente pessoas sem-terra do Nordeste, mas também um contingente razoável de pequenos empresários com posse de capital a fim de investir.

Em julho de 1983, o Ministério de Minas e Energia cria a reserva garimpeira do Tapajós, e, em abril de 1984, começa a construção da Transgarimpeira, uma estrada que liga os principais garimpos à Cuiabá-Santarém.

Com a decadência do garimpo**,** a atividade madeireira foi tomando espaço na região, com grande influência no processo de ocupação de Castelo de Sonhos. O esgotamento da matéria-prima na região de Sinop, centro regional do norte mato-grossense, fez com que muitas madeireiras se mudassem para o trecho paraense da BR-163, com destaque para o município de Novo Progresso e as localidades de

Castelo de Sonhos e de Moraes de Almeida.

Nesse contexto, a formação de fazendas aparece como alternativa de investimento, inclusive para as populações garimpeiras, e os pastos difundem-se ao longo da Transgarimpeira.

A entrevista que realizamos com o sr. Leo Heck, um dos fundadores do povoado de Castelo de Sonhos, cuja sede do município está em Altamira, a cerca de 800 km de distância de Castelo, se presta a caracterizar essa frente pioneira da extração informal do garimpo de ouro:

> O sr. Leo Heck é originário de Carazinho/RS. Em 1976 partiu de Foz do Iguaçu/PR para abrir fazenda de 3.000 hectares que era o módulo do Incra para a região do Sudoeste do Pará/Jamanxim. Inicialmente, o sr. Leo Heck montou uma cantina, às margens da BR-163, cujas paredes foram construídas com embaúba. O Alto Tapajós já era conhecido como região de ocorrência de ouro. A música 'Castelo de Sonhos' (1987), de Valter Bastos de Marechal Cândido Rondon/PR, foi a motivação do nome para o núcleo urbano.
> No início o sr. Leo fez de tudo: 'engenheiro', 'advogado', 'dentista', parteiro [...] 'eu era tudo'. A economia atual de Castelo de Sonhos é baseada no garimpo e em fazendas de gado. A população atual é de cerca de 16 mil habitantes. O futuro de Castelo de Sonhos, segundo os entrevistados locais, depende da emancipação política.

A viagem de estudos de 2004: uma paisagem cinemática

Passamos o dia 22/8/2004 ao longo da BR-080, entre São José do Xingu e Guarantã do Norte. A paisagem mantém o mesmo padrão, ou melhor, não tem padrão: pastagens sem manejo e com excesso de paliteiros e de 'madeira' deitada, rios assoreados, pequenas vilas-corruptelas, índios que deixaram de ser índios, garimpeiros que deixaram de ser garimpeiros e são 'ninguéns' às margens das rodovias, acampamentos de sem-terra [...] há muita exclusão e pouco governo!

A fronteira agrícola está cuspindo na cara dessa gente!

No dia 23/08, deixamos o trecho asfaltado da BR-163 para trás e entramos no estado do Pará: os primeiros 120 quilômetros dessa estrada esburacada, de pontes semidestruídas e de pouco movimento, se apresentam como um autêntico deserto: os cortes da estrada e, claro, as erosões laterais, deixam visível um perfil de areias quartzosas, claras como dunas litorâneas, cobertas por cerrado e cerradão. Depois de oito horas, percorremos 180 quilômetros!

Na entrada de Castelo de Sonhos – uma corruptela – nos deparamos com quatro policiais, armados de metralhadora, uniformizados e com carro oficial: um deles sinalizou para que estacionássemos o veículo. Um soldado, com a metralhadora na mão, se debruçou na janela do Gol – era um homem de grande estatura – e se manifestou: "[...] tudo bem com a documentação? Vocês podem deixar um refrigerante para a gente?". Dei cinco reais e saí triste e menos crente na eficiência dos órgãos responsáveis pela fiscalização. Dá para acreditar

que uma autoridade com essa cultura não seja corrupta?

Paramos na Vila Izol, uma agrópolis assentada no km 1000 da BR-163, para reparar um dos pneus do veículo. A Silvana[11] solicitou uma *toilette* e ouviu da prestativa senhora: “[...] banheiro nós temos, mas estamos há quatro dias sem água. Está tudo muito sujo”. Dá para acreditar que em plena Amazônia, terra de grandes rios, de clima tropical úmido, falta água para a descarga do vaso sanitário?

Pernoitamos em Novo Progresso. No hotel, todos afirmavam que seria impossível seguir até Santarém, pois a estrada estava com muitos atoleiros, algumas pontes caídas etc. Dormi com a decisão tomada: amanhã tomo o caminho de volta!

Seguimos em frente para o pernoite em Trairão. Nesse trecho da estrada, mais precisamente, entre Morais de Almeida e Trairão, o que mais se vê são as imensas carretas transportando madeira para o Porto de Itaituba, no rio Tapajós.

Entre Trairão e Rurópolis, no entroncamento da BR-163 com a Transamazônica, o que mais se observa na paisagem, às margens da rodovia, são as comunidades: corruptelas com igrejas, escolas, posto telefônico e algumas casas. Na verdade, são os colonos que foram assentados pelo Incra no início dos anos 1970. Cada um desses colonos recebeu um lote rural de 100 hectares. As comunidades estão estabelecidas a cada quatro quilômetros. Essa gente veio do Nordeste, do Maranhão e do próprio estado do Pará. Dedicam-se às culturas brancas e à pimenta-do-reino. Estão totalmente isolados e já sonham com a chegada dos plantadores de soja. Alguns entrevistados afirmam “[...] o meu lote está à venda, quem oferecer duzentos mil reais leva. E eu vou formar outro lote no Travessão, ou seja, mais no interior da floresta”.

Rurópolis, uma cidadezinha estabelecida no entroncamento da Transamazônica com a BR-163, surgiu do projeto de colonização social do governo militar (1972).

Almoçamos num restaurante anexo ao posto de gasolina Trevão. As mesas estavam com gente que veio do Rio de Janeiro, cujo objetivo maior era ‘contar os carros que passavam pelo entroncamento e ao mesmo tempo desenvolver um programa de educação ambiental’. Ou seja, quando não se quer e não se sabe como, ou não se tem os recursos necessários para a pavimentação asfáltica de uma longa estrada, desenvolvem-se Programas de Educação Ambiental ou fazem-se estatísticas do fluxo rodoviário. As pessoas entrevistadas em Rurópolis acreditam muito pouco no asfaltamento, estão cansadas de ouvirem a mesma promessa. Queixam-se do isolamento, notadamente no período das chuvas, quando ficam isolados por até seis meses: tudo fica inundado!

O clima no interior do carro estava em alto astral. Sabíamos que entre Rurópolis e Santarém, ou seja, no último trecho da estrada, teríamos 95 km de asfalto, dos 190 km que ainda faltavam para a chegada à Santarém. Nesse trecho, o número de comunidades, estabelecidas à margem da estrada é impressionante. Na estrada, paramos para entrevistarmos um colono que estava de bicicleta, com um volumoso cesto na garupa: ele estava indo do seu lote

11 Silvana Rodrigues dos Passos, minha esposa que me acompanhou nessa viagem.

até Santarém, a aproximadamente 150 quilômetros de distância, de bicicleta. O objetivo: vender sete quilos de pimenta-do-reino (a três reais o quilo) e oito galinhas para, então, comprar os gêneros necessários: sal, açúcar etc. Uma viagem de dois dias, de bicicleta, por essa longa e isolada estrada!

Finalmente chegamos a Santarém, plantada na confluência do rio Tapajós com o Amazonas. Fomos direto para o Amazon Park Hotel, inaugurado em 1972, pelo ex-presidente Emílio G. Médici: era mais um dos sonhos da integração da Amazônia ao Brasil do Sul e do Sudeste.

Santarém é uma cidade histórica, aliás, toda essa região tem muita história, e a toponímia não esconde esse fato: Alter do Chão, Alenquer, Fordlandia, Belterra, Aveiros [...]. O que mais me impressionou em Santarém foram os carregadores do Porto de Santarém: eles transportavam até 200 quilos nas costas (sacos de arroz, engradados de refrigerantes e de cervejas, móveis, geladeiras..., de tudo) dos caminhões até as embarcações. Muito calor, muita umidade, muita gente trabalhando muito; gente nos abordando/se oferecendo para os serviços de embarque.

Em Alter do Chão, solicitei uma canoa para o deslocamento do continente até Alter (5 minutos) e o canoeiro me perguntou: "Quer mulher também?" Em Alter, homens brancos, abraçados com mulheres morenas: prostituição!

O fato relevante: o avanço da fronteira agrícola se dá a partir do grande produtor de grãos (notadamente, de soja) muito respaldado pelas *trades* do agronegócio: Cargill, Bunge e ADM. O que aconteceu nos anos 1970, quando as Companhias Colonizadoras (Sinop, Colíder, Indeco, Feliz etc.) implantavam as cidades, definiam a estrutura agrária (lotes de 400 hectares) em áreas de cerrado e atraíam os colonos: gente do sul, mais apta para a agricultura em escala e mecanizada, passou. No contexto atual, do mercado da soja muito aquecido (os negócios da China), a soja está sendo introduzida em áreas de floresta de transição e mesmo em áreas da floresta amazônica: estão plantando soja nos arredores de Santarém! São produtores que, com o sucesso alcançado em áreas já sedimentadas do Mato Grosso – Sorriso, Lucas do Rio Verde, Sinop, estão sendo motivados pelas grandes *trades* para a expansão da fronteira da soja. Ou seja, não se tem um processo de colonização, e sim um modelo produtivista, agroexportador, com caráter acentuado de exclusão social e de impactos ambientais.

L'ambiance da fronteira

> Quando vim, se é que vim, de algum para outro lugar. Girava alheio. E no meu giro entrevi que não se vai nem se volta de sítio algum a nenhum (Andrade, 2016, p. 14).

O nosso objetivo, nesse momento, é explicitar algumas das várias reflexões/avaliações que efetuamos ao longo do pó colorido da estrada. Portanto, o termo '*ambiance*' será empregado para fazer referência à 'atmosfera material e cultural' vivida nas áreas de fronteiras. Há fronteiras onde as relações dos homens com o meio são mais diretas, mais empíricas. Os pioneiros chegam sem muitos recursos financeiros e, então, vão empregar as técnicas que

dominam: vão desmatar à base do machado e da caixa de fósforo, vão lavrar a terra com objetivo de produzir para o sustento da família: arroz, feijão, mandioca, milho; vão criar animais com a mesma preocupação: porcos, galinhas, algumas vacas leiteiras. Vão reproduzir as festas, as mesmas festas do local de origem, regra geral festas religiosas. A casa, a escolha do sítio para o seu assentamento segue a regra geral: na meia vertente, equidistante da água e da estrada, de modo a ter acesso a esses dois elementos essenciais. Em termos de organização do hábitat rural, prevalecem as corruptelas e/ou o hábitat isolado. O 'ambiente', malgrado as diferenças ecológicas, é construído à imagem do local de origem: é o local para morar, trabalhar e, notadamente, sonhar. Sonhar com o futuro, mas, também, com o passado. O passado está presente no desenho das casas, na reprodução das festas, na alimentação, nas cantorias, nas figuras afixadas às paredes, nas lembranças e saudades. Esse 'ambiente' pode ser duradouro ou se diluir e desaparecer à medida que outras culturas e outras técnicas aportam a esse mesmo território.

Há lugares onde a 'nova fronteira' se sobrepõe à 'velha fronteira'. Ao mesmo tempo em que o encontro dessas duas fronteiras, muito diferenciadas, culturalmente e tecnicamente, propicia novas oportunidades e dinamiza os locais, é possível que prevaleça a exclusão, parcial ou total, das culturas menos capitalizadas.

Atualmente, a fronteira está muito globalizada e fortemente dominada por decisões externas, por decisões do mercado internacional e das grandes *Trades* – Cargil, Bunge, ADM. Mas é curioso notar que, apesar dessa gestão amarrada à economia mundial, a fronteira se constrói de 'dentro pra fora', ou seja, ela está mais assumida e mais capitalizada, ciente das diferenciações relativas ao que acontece no Sul do país. Ela ainda avança, em direção às novas áreas – sobretudo de floresta de transição, uma vez que as áreas de cerrado já foram quase totalmente ocupadas.

O depoimento do colono produtor de soja, exemplifica a realidade dos colonos já capitalizados, que se dirigiram, numa segunda etapa, a terras localizadas no eixo da BR-163:

Eu vim de Realeza, onde já desenvolvia agricultura mecanizada. O Polocentro foi a oportunidade de adquirir mais terras, graças à facilidade de pagamento (oito anos, com juros de 7% ao ano, ou seja, juros subsidiados). Para nós, produtores de grãos/soja, a BR-163 é o corredor natural de exportação da nossa produção, via Santarém. Inicialmente, cheguei a Sorriso, onde montei toda a estrutura de produção de soja (1976), pois em Sorriso não existia nada. Estamos esperando o asfaltamento da BR-163 há 29 anos! Em Sorriso, as terras planas são mais favoráveis à agricultura mecanizada. Em 1987, comprei uma boa área de terra (10 mil hectares), no km 1010 da BR-163, município de Novo Progresso. Comprar terras é uma tradição sulista. Nós vamos chegar aos Andes! Os produtores do Meio Norte (Sorriso, Lucas do Rio Verde, Nova Mutum) estão lutando muito para que o asfalto da BR-163 aconteça. Vim ao Pará para abrir terras para a família. Acredito muito na privatização da rodovia, a partir de ações da Cargill

e do atual governador do Mato Grosso, Blairo Maggi. Atualmente, dedico-me à formação da fazenda (km 1010 da BR-163): desmate para fazer pastos e criar gado. Ao mesmo tempo, dedico-me à lavoura branca.

Assim que o asfalto da BR sair, vamos plantar soja nas áreas apropriadas, mais planas e criar gado nelore nas áreas de relevo mais movimentado. A perspectiva é construir um armazém próprio, para estocar a soja, e vendê-la em Santarém. A diferença de preço entre Santarém e o Médio Norte é de aproximadamente dez reais por saca. Os juros não estão tão exorbitantes: 3% ao ano, e o financiamento está fácil. O governo negocia e renegocia a dívida desde que o produtor comprove as razões da frustração da lavoura.

O Banco financia parte da lavoura (200 a 300 reais por hectares), ou seja, 20 a 30%. O restante é financiado pelas firmas – em dólar -. Se mudar o dólar o produtor está ferrado. Por exemplo, a saca de soja está valendo R$ 31,00 (hoje), no entanto, o financiamento considera o valor da "soja verde", ou seja, que nem sequer foi ainda plantada. Logo, nesse momento, o agricultor vende a sua soja por um valor abaixo do mercado, mas o financiamento viabiliza o plantio. Nos contratos com as firmas (trades) não existe a possibilidade de refinanciamento: no dia do vencimento, o agricultor é obrigado a pagar, ou seja, a entregar o produto no preço do dia/mercado. No contrato com as trades, a propriedade é penhorada como garantia e, ainda, é preciso ter avalista. Muitas terras penhoradas são levadas ao leilão. Às vezes, o proprietário, da terra penhorada pelo Banco, tendo dinheiro, pode dar um lance em leilão e ficar com a própria terra. O ter recurso próprio é muito importante. A nossa dificuldade está na titulação das terras. Os recursos do financiamento têm que ser bem aplicados, não pode ser desviado para outros fins. O agricultor que adquire empréstimo para custeio e desvia-se dessa finalidade, comprando terra ou um carro, por exemplo, se complica.

Na crise com a China a soja chegou a R$ 25,00 em Sorriso. Aqui, tem poucas áreas planas, portanto, assim que o asfalto sair, o pessoal vai plantar onde é possível/favorável, ou seja, em pequenas áreas, de 30, 40, 50 hectares! Outra diferença dessa área, em relação ao Médio Norte do Mato Grosso é que a terra, aqui, é mais fértil e, portanto, não será preciso tanto adubo como lá. Mas, a grande diferença é a BR-163! Os futuros produtores dessa região já estão conscientes de que a organização da propriedade terá como base: o gado nas parcelas de relevo mais acidentado e lavoura mecanizada nas parcelas planas. Aqui é muito bom para as pastagens: o stress hídrico não é nem a metade do que ocorre nas áreas de cerrado. A adaptação dos sulistas à agricultura moderna: a gente aprendeu na lavoura. Os técnicos não sabiam nada, não tinham prática alguma. O aprendizado foi empírico. Mudar, por exemplo, do gradeamento para o plantio direto, para o uso do mileto como adubo verde, foi uma

revolução! No início a produtividade em Sorriso era de 40 sacas/hectare. Hoje é de 60 sacas/hectare! Muitos agricultores estão arrendando terras para o plantio de soja: pagam oito sacas/ha/safra. O arrendamento é feito por um período de quatro a cinco anos. Este é o tempo necessário para o agricultor ter um mínimo de lucro, pois, as despesas com a limpeza do terreno, com adubos etc. são muito grandes, notadamente nos primeiros anos. O arrendamento é vantajoso para o proprietário que, depois desse período, recebe a terra limpa e adubada. É o que está acontecendo no nordeste do Mato Grosso – nas grandes fazendas, formadas no início dos anos 1970: a Liquigás, por exemplo -. Os pastos empobrecidos, com muita madeira deitada e em paliteiros, não estão respondendo às necessidades da pecuária, então, o arrendar ou mesmo ceder sem pagamento algum – durante quatro ou cinco – anos, é vantajoso para o pecuarista. Um técnico na lavoura faz muita falta. O problema é que o agricultor, embora trabalhe com um grande volume de recursos – não tem condições de contratar um técnico: logo, continuamos fazendo tudo, empiricamente.

A abordagem geo-foto-gráfica, a seguir, exemplifica o que constatamos nas viagens de estudos que realizamos em agosto de 2004 e julho de 2005, de Cuiabá à Santarém. Nesse item, vamos nos ater ao trecho paraense da BR-163: da Serra do Cachimbo, na divisa dos dois estados, à cidade de Santarém, na confluência do rio Tapajós com o Amazonas e, também, trecho final dessa estrada dos colonos.

BR-163 - uso da terra: desde a divisa com o estado do Mato Grosso até Santarém

Inicialmente elaboramos os Perfis Topográficos de Cuiabá/MT a Santarém/PA, tomando como base as cartas do Projeto Radambrasil, Folhas Cuiabá, Tapajós, Juruena e Santarém. As observações realizadas durante as viagens de estudos revelaram ser praticamente impossível 'plotar' sobre esses perfis as realidades observadas sobre o terreno. Assim, optamos por apresentar o 'perfil' do uso da terra ao longo da BR-163 a partir das observações anotadas na caderneta de campo.

A grosso modo, o trecho paraense da BR-163 foi 'ordenado' de modo segmentado: (a) nos primeiros 150 km da larga faixa de terra entre a BR-163 e o rio Tapajós, foi instituída a Flona do Tapajós; (b) a leste da BR-163, a partir de Santarém/Mojuí dos Campos até a ponte do rio Aruri, as terras seriam reservadas para assentamento de colonos, notadamente nordestinos e paraenses; (c) as terras a partir do rio Aruri até a Serra do Cachimbo (excluindo a área da Base Militar do Cachimbo) estavam reservadas para a implantação de fazendas de gado por grandes grupos econômicos: Ometto, Liquigás [...]. No entanto, o Estado, através dos seus órgãos (em especial o Ibama), não teve a capacidade de se fazer presente. Então, o que prevaleceu no eixo da BR-163 foi a ocupação espontânea e caótica.

O 'perfil' do uso da terra na parcela paraense da BR-163, apresentado a seguir, se presta a demonstrar a realidade observada nas duas primeiras viagens de estudo que realizamos, em 2004 e 2005:

Tabela 1 – Itinerário da viagem.

KM	Descrição
Divisa estadual	Posto Fiscal Cachimbo–Lanchonete Serra do Cachimbo – pastagem com área serrana no entorno.
10	Entrada de fazenda – vegetação secundária – área serrana: curvas-subidas e descidas.
14	Sede de fazenda – mata nos morros laterais à estrada.
18	Restaurante e Lanchonete Alto da Serra – Posto Cachimbo – Posto Fiscal – Serviço de borracharia.
31	Córrego – buritizal – cerradão – areia branca.
43	Base Militar de Cachimbo.
48	Desmatamento – Restaurante/banheiro – buritizal – cerradão – areião.
54	Cerradão – areia branca – ponte sobre rio de água limpa.
57	Floresta de transição.
59	Erosão nas laterais da estrada.
63	Ribeirão – Fazenda agropecuária – restaurante/caminhões com carga de madeira.
65	Córrego – buritizal – cerradão.
69	Fazenda Coyote – vegetação arbustiva – área em desmatamento.
72	Cerradão – buritizal no fundo do vale – solo arenoso amarelo.
75	Restaurante e Lanchonete Londrina – cerradão – concreção laterítica – mata de transição com babaçu.
78	Mata de transição com babaçu – cerradão – areia branca – buritizal – fazendo/gado – área em desmatamento – pastagem.
91	Fazenda – pastagem com paliteiro – Escola – restaurante – mata de transição – área em desmatamento.
100	Fazenda – área em desmatamento – cerradão – areia branca – ponte sobre córrego com corredeira.
107	Córrego/buritizal – areia branca – vertente curta e íngreme com erosão nas laterais da estrada – cerradão – mata de transição – queimada – areia branca – córrego/buritizal – mata de transição – Fazenda Rio Verde.
118	Fazenda Raízes do Ipê – área em desmatamento – queimada – paliteiros.
112	Restaurante Hotel Posto Curuá.
125	Rio paralelo à rodovia – acampamento da futura instalação da hidrelétrica do Salto Curuá – Restaurante Cachoeira do Curuá – cachoeiras do Curuá – marco da BR-163. Placas: Buriti Energia S/A. – Curuá Energia S/A. PCH – Salto Buriti/Salto Curuá – mata de transição.
128	Fazenda/gado – Rio no pé da serra.
131	Área serrana com floresta de transição – desmatamento – pastagem – pastagem com babaçu – solo nu.

139	Serraria – rio/ponte – pastagem – escola – Agropecuária Cachoeira da Serra.
143	Cachoeira da Serra/vila.
145	Pastagem formada e em formação – solo nu.
146	Madepac Madeiras Ltda (km 896 da BR-163): angelilm – marupá – cedro – pastagem.
149	Fazenda Kaoma I (sede) – Placa do BASA – pastagem/gado – Fazenda Palmeira.
158	Rio com água escura/negra – Fazenda Santa Isabel.
162	Sede da Fazenda Flor de Maio – desmatamento – pastagem.
166	Sede de fazenda – curral bem construído – pastagem/gado.
173	Fazenda Estrela do Sul.
175	Fazenda Baracelona.
178	Bortoluzze Madeiras – Castelo de Sonhos (distrito de Altamira/PA => km 930 da BR-163 – Posto Fiscal de Castelo de Sonhos.
179	Desmatamento com queimada – madeireira/forno.
187	Após Castelo de Sonhos: pastagem – solo nu.
189	Serraria Sul-Pará: madeiras e laminados – pastagem – solo nu.
191	Fazenda Legal – pastagem/gado – ponte sobre córrego.
198	Fazenda São Luiz – Escola Flores da Cunha – Comunidade São Francisco.
209	Fazenda Boi Forte – pastagem.
210	Comunidade São Roque (com telefone público) – Fazenda Modelo – terreno acidentado – pastagem malformada – mata nos morros.
216	Ocorrência de matacões.
218	Fazenda Paranoá – queimada – gado/curral – presença de matacões.
232	Comunidade Curuá (telefone público) – igreja – cemitério – Madereira Curuá/forno – pastagem/gado – buritizal.
239	Fazenda Santa Catarina (Retiro I) e sede – pastagem/gado – ocorrência de murundus.
241	Fazenda Santa Catarina (Retiro II) – ponte/córrego – buritizal.
242	Fazenda São Luiz – pastagem – solo nu – capões de mata – bananal – buritizal – ponte sobre rio – pastagem com murundu – serraria (muita madeira).
251	Restaurante Flor do Pará – fazenda pastagem.
252	Vila Isol (km 1000 da BR-163).
254	Berti Madeiras Nobres.
261	Fazenda do sr. Manfroi (vide: entrevistas) – capões de mata – pastagem.

263	Ponte que dificulta a travessia de carretas (foto): carreta transportando um enorme trator de esteira. Após duas horas de várias tentativas, a carreta foi retirada, sendo puxada de ré por três caminhões. Depois, a cabeceira da ponte foi calçada para a carreta passar e desimpedir a ponte.
266	Fazenda Realeza – ponte sobre ribeirão – pastagem.
271	Casarão de São Pedro (km 1015 da BR-163) – queimada/muita fumaça – pastagem.
272	Comunidade – serraria – pastagem – queimada – babaçu.
276	Ponte sobre rio e presença de APP. Latossolo amarelo nas áreas planas – morros pedregosos. Esta fisionomia de paisagem se mantém até Novo Progresso.
277	Sede da Fazenda Rincão Comprido – pastagem – superfície aplainada – ponte sobre rio.
283	Fazenda Santa Cruz – Comunidade – pastagem – capões de mata com queimada.
284	Fazenda Agro Martins (km 1027 da BR-163) – morro com matacões e pedras – pastagem – babaçu – capões de mata – morros desmatados e queimados.
294	Fazenda Serrinha – morros desmatados e queimados – Fazenda 3 meninas – pastagem – babaçu – desmatamento – ponte sobre rio – murundu.
304	Fazenda Santa Alice (km 1048 da BR-163) – pastagem – superfície ondulada – capões de mata.
309	Alvorada da Amazônia/vila - Serraria – pastagem – ponte sobre rio – Fazenda São Miguel Arcanjo – morros com pedras – capões de mata.
316	Fazenda Porta do Céu – pastagem com murundu – Laticínio.
321	Fazenda Grãs Line/sede – pastagem – superfície plana – buritizal – capões de mata – moradias.
338	Boiforte – cerealista Conti – pastagem – serraria.
340	Novo Progresso: cidade com bom comércio, bom restaurante e hotel (Garcia Palace Hotel: internet).
345	Saída de Novo Progresso – pastagem – topografia com morros.
351	Fazenda Montanhosa – presença de palmeira bacuri – pastagem com poucos morros.
361	Fazenda – igreja – pastagem – ponte de toras/sobre rio – água represada.
365	Fazenda Santa Mônica/sede – ponte precária sobre rio – desmatamento – alguns morros revestidos com floresta.
377	Vila Santa Júlia (distrito de Novo Progresso) – Restaurante Santa Júlia – Estância Sobradinho – ponte sobre rio largo – pastagem – bacuri.
388	Ponte/rio – comunidade – pastagem – queimada.
341	Comunidade: igreja, escola, casas.
347	Comunidade.
352	Agropecuária Sol Nascente/sede – pastagem.
355	Sede de fazenda – Pavilhão Comunitário Linha Gaúcha.

357	Fazenda Mangaba (km 1150 da BR-163).
365	Pastagem com castanheiras – desmatamento – ponte sobre ribeirão.
371	Comunidade Riozinho das arraias: igreja, casas de madeira, comércio- garimpeiros – balsa para travessia do estreito riozinho das Arraias.
381	Fazenda Nova Esperança – ponte precária.
392	Posto Fiscal de Moraes de Almeida – madeireiras.
394	Moraes de Almeida (distrito de Itaituba, a 300 km) – casas – comércio – escola – Restaurante do Gaúcho (bom e limpo).
397	Ponte/rio – pastagem – desmatamento – ocorrência de babaçu – morros desmatados e com queimadas.
405	Desmatamento – desmatamento com queimada (Boiforte).
408	Fazenda Nossa Senhora da Conceição (km 1192 da BR-163) – morros com floresta – pastagem com paliteiros.
414	Área de desmatamento com queimada – pastagem – babaçu/floresta.
425	Ponte sobre ribeirão – pastagem/floresta – Fazenda Mandacaru – floresta/desmatamento.
433	Fazenda Nossa Senhora Aparecida (km 1222 da BR-163) – pastagem – mata – ponte/rio largo – mata – desmatamento.
436	Ponte – rio – Grupo Pirâmide – área de desmatamento – pastagem sobre morros.
446	Ponte–rio – pastagem – babaçu – mata.
452	Ponte-rio – pastagem e mata.
453	Ponte-rio – área de desmatamento/Foto Castanheira.
455	Ponte-rio estreito – área de desmatamento – embaúba – Agroflorestal Horizonte – floresta – pastagem e mata.
464	Pasto e mata – floresta densa – topografia de morros – pastagem com babaçu – casas de fazenda – palmeira bacuri. Foto: fazenda de gado no vale do Aruri, com mata ao fundo.
476	Ponte-rio – Restaurante e Borracharia Miranda – Fazenda Futuro: pastagem – babaçu – floresta.
480	Ponte – ribeirão – pasto – morro – desmatamento – queimada – babaçu – Fazenda Confiança – floresta.
487	Pastagem – morros – floresta/(caminhão no atoleiro).
492	Atoleiro (trecho com vários atoleiros).
493	Restaurante Vale do Aruri – Agropecuária Vale do Aruri.
495	Agropecuária Chapadão/Grupo Aranha – pastagem – babaçu.
500	Comunidade Aruri Grande – Restaurante e Dormitório Alves – Restaurante Soares (km 1288 da BR-163).

501	Rio Aruri Grande – ponte estreita de concreto – currutela com 'palafitas' – Restaurante Beira Rio.
502	Floresta – atoleiro – pastagem – babaçu – ponte sobre ribeirão – floresta. Dois caminhões de madeira no trecho de atoleiro grande.
512	Ponte – rio – pastagem – babaçu – buritizal – Restaurante Silva – borracharia.
505	Comunidade '3 Boeiras' – queimada – babaçu – ponte – rio.
511	Atoleiro grande.
514	Comunidade Santa Luzia – Serraria Santa Luzia – ponte – rio – pastagem – babaçu – buritizal.
551	Comunidade – pastagem – atoleiro.
562	Ponte – rio.
563	Comunidade Jamanxim – buritizal – pastagem – mata – ponte – rio.
572	Ponte – rio largo – pastagem – babaçu – capões de mata – babaçu – pastagem suja.
577	Ponte – rio – pastagem com queimada – babaçu – buritizal – fazenda.
581	Bela Vista do Caracol: distrito de Trairão – casas, comércio – hotéis – posto de gasolina – auto-elétrica – restaurante – igreja – escola [...] (entrevista com o sr. Vicente Alves da Silva) – Foto: Vicente.
582	Pastagem com queimada/babaçu – capões de mata – topografia ondulada.
593	Sede de fazenda – pastagem/babaçu – morros – nas partes baixas mata de ambos os lados da rodovia.
601	Ponte – rio – pastagem/babaçu – buritizal.
612	Comunidade: restaurante – casas residenciais – serrarias – madeireiras – igrejas.
613	Matacões – pastagem – Ponto de ônibus da BR-163 / Foto: 2005.
614	Hábitat rural.
617	Ponte – rio estreito – pastagem/babaçu – capões de mata – morros – buritizal.
625	Serra do Caracol – Pesque-Pague com restaurante.
631	Início do perímetro urbano de Trairão. Trairão desponta como um "centro regional" – Saída da cidade de Trairão: ponte e residência de trabalhadores de serraria.
647	Fazenda Renascer (sede) – Comunidade Espinho – ponte – rio – pastagem – gado de corte.
652	Ponte – rio largo – pastagem – mata.
655	Buritizal – pastagem – babaçu – topografia de morros – início do asfalto.
670	Comunidade Santa Rosa: casas, pequeno comércio.

684	Término do trecho asfaltado – Entroncamento da BR-230 (Transamazônica) => vem do estado do Amazonas, passando por Lábrea – Humaitá - Prainha Nova - Apuí - Rio Purus – Sucunduri – Rio Madeira – Jacareacanga – Rio Aripuanã – São Luís do Tapajós – Rio Sucunduri – Rurópolis/PA – Uruará/PA – Caima/PA – Medicilândia/PA – Brasil Novo/PA – Altamira/PA – Favância/PA – Anapu/PA – Pacajá/PA – rio Iriri – Maracajá/PA – Novo Repartimento – rio Xingu/PA – rio Anapu – Itupiranga/PA – rio Tocantins/PA – Marabá – rio Tocantins/PA – Vila Verde: casas, comércio – igreja – posto de gasolina – escola [...]. Do trevo de Campo Verde até Rurópolis, a BR-163 e a BR-230 têm o mesmo leito, ou seja, uma está sobreposta à outra. Atravessamos esse trecho num dia de domingo (2005): muitas pessoas andando ao longo da estrada, a pé, de bicicleta ou de moto (não observamos nenhum animal de montaria/cavalo). Muita gente nas comunidades, especialmente nas igrejas.
686	Rio com correnteza – pastagem – floresta.
694	Sede de fazenda – pastagem – água represada – babaçu.
708	Fazenda Pimental – pastagem – babaçu – ocorrência de micaxisto.
714	Fazenda Três Lagoas – pastagem/babaçu. Fazenda 4 Irmãos – pastagem/babaçu.
721	Comunidade Divinópolis (km 70 da BR-163): vila com casas, comércio, igreja, Auto Posto Bandeirante.
724	Vertentes curtas e íngremes e alguns talvegues sem cursos d´água.
728	Comunidade São José (km 75 da BR-163) – ponte grande – rio com corredeiras nas pedras: muito bonito.
734	Fazenda Prata – pastagem.
737	Fazenda São João – pastagem/babaçu – rio com corredeiras.
738	Comunidade Água Azul: casas, pequeno comércio, igreja, Comercial Rodrigues.
740	Sede de fazenda – pastagem/babaçu – ponte – rio – serraria.
749	Sede da fazenda Goiás: muito arrumada/bonita – pastagem.
752	Comunidade: igreja, casas residenciais – pastagem – ponte – rio. Foto jegue/2004.
753	Ponte – córrego – Fazenda Nova Vida – pastagem/babaçu – morros – capões de mata.
762	Comunidade – pastagem – morro – mata – sede de fazenda – hábitat rural adensado.
766	Hábitat rural adensado. Entrada para as Fazendas União I e II e Céu Azul I e II.
783	Comunidade Pebolândia – pastagem – ponte de concreto sobre rio largo.
791	Sede de fazenda – pastagem.
796	Rurópolis – Posto Trevão – Trevo BR-230/BR-163. Cidade com bom comércio, praças – prefeitura, hotéis – restaurante – escolas – igrejas. Deixamos a BR-230 (Transamazônica) – trecho compreendido entre Campo Verde e Rurópolis e seguimos pela BR-163, em direção à cidade de Santarém.

803	Ponte sobre o rio Tinga – Reserva Floresta Nacional do Tapajós (esquerda) – pasto/babaçu – capões de mata (direita). Foto das placas indicando a Flona/2004.
813	Ponte – rio – Flona (e) – pastagem (d).
826	Comunidade – pastagem/babaçu – ponte – rio estreito – Flona (e).
837	Comunidade – Fazenda Aprígio (km 179) – Fazenda Castro – Fazenda Boa Esperança – Floresta.
842	Comunidade – ponte – rio – parcelas de pastagens alternadas com floresta – Flona (e) – pecuária.
851	Comunidade – Posto de Fiscalização Adepará – floresta – pastagem/babaçu.
856	Sítio Velho Oeste (d): pimenta-do-reino – mandioca – floresta (e) – lotes rurais – hábitat rural.
864	Floresta (e) – plantação de pimenta-do-reino – lotes rurais. Pimenta-do-Reino.
865	Sítio Silva (km 150 da BR-163) – entrevista/filmagem com o proprietário do lote, sr. Satílio Silva.
	A partir desse ponto, não fizemos anotações referentes ao uso da terra. No entanto, podemos afirmar que nesse trecho se observa um maior adensamento da presença de colonos, regra geral, provenientes da região Nordeste e do próprio estado do Pará. A partir de 1994, o Estado brasileiro optou pela colonização a partir das Colonizadoras. Estas, optaram por colonos mais capacitados (*sic*), provenientes da região Sul do Brasil. O resultado dessa política, eu diria de abandono dos colonos menos capitalizados à própria sorte, está escancarada na pobreza e na desilusão, frustração e amargura!

Das quase três mil fotos, tiradas nessas duas viagens (2004 e 2005), escolhemos as que melhor retratam a realidade das dinâmicas socioambientais e territoriais da BR-163.

A Figura 17 ilustra o conjunto administrativo da área de influência da BR-163.

No entanto, para uma melhor compreensão a partir das fotos, optamos por uma apresentação segmentada, em trechos.

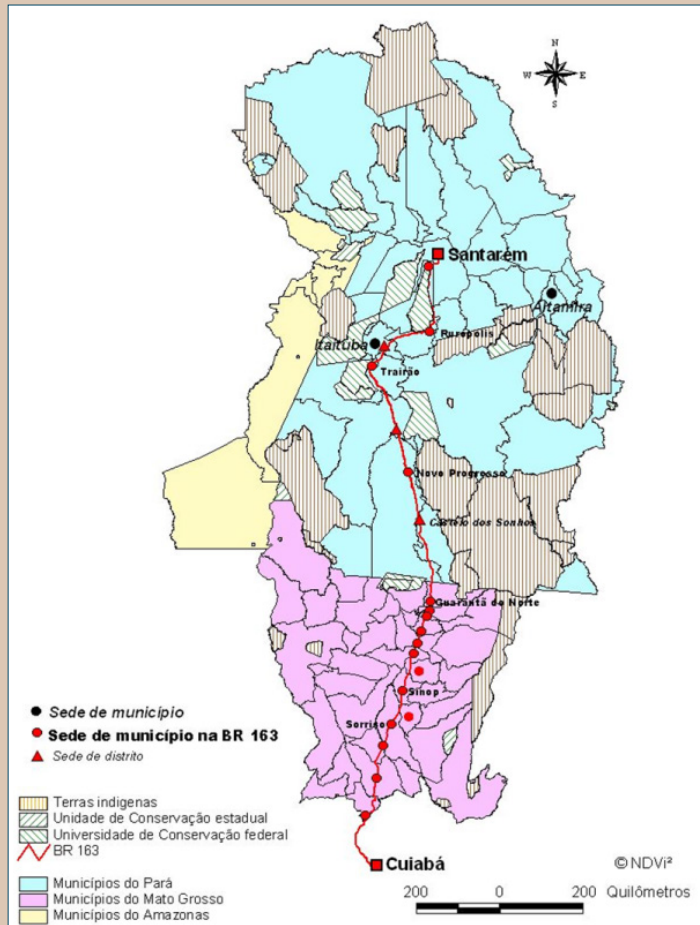
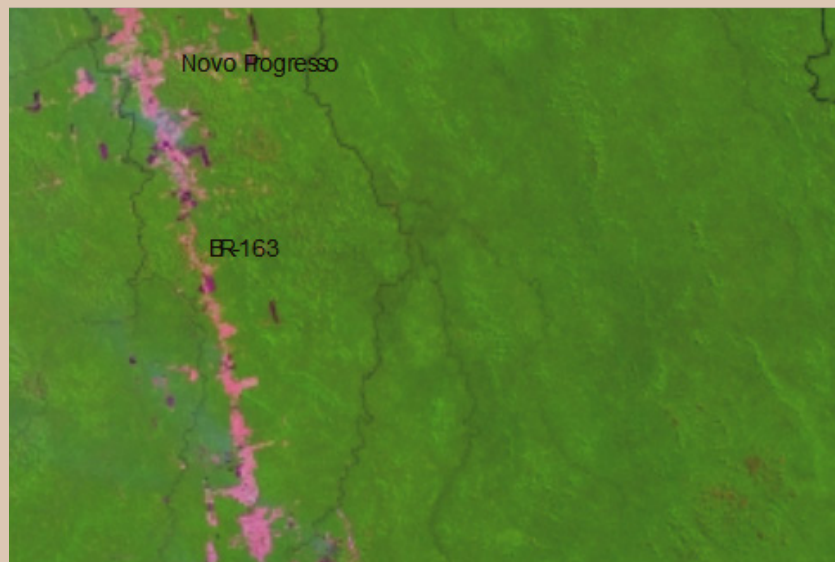



Figura 17 – Área de influência da BR-163.

Fonte: Venturieri *et al.* (2010, p. 43).

De Cachimbo/divisa estadual a Novo Progresso-PA

◉ **Figura 18 –** O trecho Cachimbo a Novo Progresso é o menos povoado ao longo de toda a BR-163, notadamente os primeiros cem quilômetros após a divisa com o estado do Mato Grosso, por várias razões: (a) presença da base do Exército; (b) topografia movimentada; (c) presença de várias áreas de reservas indígenas; (d) solo extremamente arenoso (dunas continentais), entre outras.

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 19 –** Posto de fiscalização estadual, na divisa dos estados de MT-PA (28/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 20 – As areias quartzosas da Serra do Cachimbo (28/08/2004).
Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 21 –** As 'dunas continentais' da Serra do Cachimbo: elevadíssima potencialidade erosiva (25/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 22 –** Placa indicativa da Base Militar da Serra do Cachimbo – Serra do Cachimbo/PA (25/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 23 –** Corte na Serra do Cachimbo para a abertura do leito da BR-163 (21/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 24 –** Acampamento de Sem-Terras às margens da BR-163 (28/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 25 –** Rebanho bovino está sendo deslocado do norte do Mato Grosso para as fazendas do sudoeste do Pará (28/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 26 –** Família de pioneiros que, inicialmente, se estabeleceu em Sorriso e, posteriormente, se deslocou para o km 1010 da BR-163, na expectativa de desenvolver agropecuária a partir do asfaltamento da BR-163 (28/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 27 –** Carreta acavalada na cabeceira de uma das pontes (km 1010) da BR-163 (28/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 28 – Ribeirão assoreado, em geofacies de Mauritia vinífera, nas proximidades de Castelo de Sonhos (29/08/2004).
Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 29 –** Placas indicativas do projeto de construção da PCH Salto Buriti, rio Curuá/PA (29/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 30 –** Salto do rio Curuá, nas proximidades de Castelo de Sonhos (29/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 31 –** Interior de Floresta Amazônia, na propriedade Gras Linne – Novo Progresso/PA (30/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 32 – O pioneiro Jones Bernart, cofundador de Castelo de Sonhos (22/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 33 –** Poste de Itaúba: paisagem material e imaterial do pioneiro Jones Bernart. O Bernart é um dos exemplos mais significativos da espontaneidade do processo de ocupação e povoamento de muitas áreas no eixo da BR-163 (08/09/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 34 –** Fazenda de pecuária, no município de Novo Progresso. A presença de 'paliteiros' indica desmate recente (09/09/2004).
Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 35 –** Prefeitura Municipal de Novo Progresso (09/09/2004).

Fonte: Acervo do autor.

De Novo Progresso-PA a Trairão-PA

O destaque no trecho entre Novo Progresso e Trairão está na presença das centenas de grandes serrarias que motivam o desmatamento e, também, o surgimento de inúmeras corruptelas – pequenas vilas. Novo Progresso já desponta como centro aglutinador das atividades ligadas ao comércio de madeira e dos serviços gerais. As 'pequenas' clareiras, pouco perceptíveis na escala da imagem Landsat (1:250.000), acusam a presença de 'sulistas' que se deslocam do Médio Norte do Mato Grosso, notadamente, e mantém a expectativa de plantio da soja. Assim que a BR-163 seja asfaltada.

No ano de 1985, chegaram ao território da atual Novo Progresso mais de duas mil famílias que foram desalojadas pela formação do reservatório da Hidrelétrica de Itaipu. A indenização das terras e benfeitorias dessas famílias de paranaenses foi efetuada a partir de um valor muito baixo. No entanto, o governo acenou e orientou o deslocamento desse grupo para terras da Amazônia: terras baratas, férteis e de muitas oportunidades, segundo o discurso do momento. Essa política de 'integrar para não entregar' atendia, na verdade, a dois objetivos do Governo Federal. Primeiro, evitar conflitos em áreas de dinâmicas territoriais negativas às populações locais; segundo, povoar as terras sem homens, os 'vazios' demográficos.

A essa leva de colonos 'sulistas' se acrescentam os nordestinos, que chegaram à região via Itaituba, se instalaram no Alto Tapajós e se dedicaram a atividades garimpeiras, uma das últimas fronteiras em busca da sobrevivência.

Em 1987-1988, a BR-163 ficou bloqueada por falta de conservação, deixando totalmente isolados os colonos e garimpeiros. Os caminhões transportando mercadorias e gêneros alimentícios atolavam na BR-163, e não havia a mínima condição de se ir além da localidade denominada de Armazém. Dos pontos de atoleiros intransponíveis, as mercadorias eram transportadas em tratores até a localidade de Armazém e, a partir daí, distribuídas por avião (pequenos monomotores) até os garimpos.

A localidade de Armazém serviu como ponto de logística ao território do Alto Tapajós até meados de 1989, quando se construiu a rodovia 'transgarimpeira', ligando Moraes de Almeida à Crepori (nome do rio que virou lugarejo). A partir de então os caminhões chegavam até o povoado de Crepori e dali as mercadorias eram distribuídas por aviões aos garimpos (10 a 15 minutos).

A Transgarimpeira, que liga a BR-163, a partir de Moraes de Almeida, até Crepori, apresenta-se em bom estado de conservação: a manutenção é feita pelas lideranças locais, pois o garimpo é muito significativo para todos e, claro, não recebe o fluxo de grandes caminhões como acontece na Cuiabá-Santarém. No entanto, fica intransitável na estação chuvosa – de novembro a maio.

Os garimpos ganham uma dinamização, afluxos maior de pessoas, quando estoura uma 'fofoca'. Nessas oportunidades boa parte do comércio de Novo Progresso se desloca para Crepori. O início da ocupação desse território que vai de Novo Progresso (km 1085 da BR-163) até a corruptela de São Jorge,

também conhecida por Riozinho das Arraias, foi motivado pelo garimpo de ouro.

Com a chegada dos paranaenses acontece a construção de casas de melhor padrão em Novo Progresso e o surgimento mais regular da agricultura e pecuária.

Diante da precariedade da BR-163, intransitável em boa parte do ano, criando sérias dificuldades ao desenvolvimento local-regional, as comunidades assentadas às margens da rodovia e, notadamente, as lideranças de Novo Progresso, passaram a 'recuperar' e 'manter' a rodovia, numa operação de tapa buraco, a partir de recursos advindos da cobrança de pedágio.

Essa iniciativa das lideranças de Novo Progresso motivou a chegada dos colonos paranaenses, que estavam isoladas nos seus respectivos lotes rurais – morrendo de fome, malária e de outras doenças –, e de muitas outras famílias vindas do Paraná.

Em 1991, já mais enraizada à realidade amazônica, a população local abraçou a bandeira da emancipação, e, a partir de um plebiscito, o município de Novo Progresso foi criado em 1992, desmembrando-se de Itaituba. Com a criação do município, o governo municipal priorizou a BR-163 e, com recursos do Governo Federal e tratores próprios, a manteve em condições razoáveis de tráfego.

Uma das tradições dos colonos paranaenses se manifestou em Novo Progresso, a partir das serrarias e madeireiras, tendo reflexos na economia local-regional e no aumento da população: dois mil na área urbana de Novo Progresso no momento da emancipação (1992) e 34.000 mil, segundo o censo do IBGE, no ano de 2000.

Os esforços da gestão municipal resultaram na chegada da energia elétrica (termoelétrica) em 1994 e da telefonia em 1997.

A instalação das serrarias e madeireiras em Novo Progresso e arredores criou a necessidade de atrair mão-de-obra. A propaganda/divulgação da oportunidade de empregos, veiculadas pelas rádios, notadamente, em Itaituba[12], resultou na chegada de muitos nordestinos, mesmo assim, até as mulheres trabalhavam nas serrarias, no que se considera como a 'época de ouro' para a região do Alto Tapajós.

O maior problema dessa região está na chamada 'questão fundiária', pois o Governo Federal, o Incra e o Ibama não conseguiram acompanhar toda essa rápida dinâmica socioambiental e, portanto, foram ineficientes no cumprimento dos papéis que lhes cabiam.

12 Itaituba é um importante centro urbano (e porto) regional, assentado à margem esquerda do rio Tapajós. Como se sabe, o rio Tapajós deságua no rio Amazonas, em Santarém. As pessoas e as mercadorias provenientes de Belém e de Manaus e que chegam a Santarém com destino ao Alto Tapajós e sudoeste do estado do Pará eram transportadas em embarcações menores até os 'portos' do rio Tapajós: Alenquer, Aveiros, Fordlandia, Itaituba. Os produtos e as pessoas que chegam a Itaituba e têm destino o sudoeste do Pará (Novo Progresso, por exemplo) se deslocam de balsa até Miritituba, do outro lado do rio, ou seja, na margem direita, e daí, a partir de transporte terrestre chegam aos mais diversos destinos.

◉ **Figura 36 –** Posto de Fiscalização na vila de Morais de Almeida/PA (24/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 37 –** As queimadas, mais usuais nas áreas de relevo acidentado/Sudoeste do Pará (24/03/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 38 –** Trairão: um amontoado de casas em clareiras abertas às margens da BR-163 (24/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 39 –** Carreta transportando toras de madeira extraída da floresta amazônica. A madeira, depois de beneficiada é exportada via Porto de Itaituba-Santarém (24/03/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 40 –** Ponte sobre o rio Aruri (25/03/2004).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 41 – Rio Aruri (25/03/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 42 –** Hotel no Vale do Aruri/PA (25/03/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 43 –** Atoleiro – Aruri (27/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 44 –** Uma boa parte da madeira explotada da floresta amazônica é transportada de forma ´clandestina' e escapa ao controle do Ibama, qualquer que sejam as condições de transporte (27/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 45 –** Trecho da BR-163: entre Trairão e Bela Vista do Caracol (29/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 46 –** Igreja, presente em todas as Comunidades estabelecidas ao longo da BR-163, no estado do Pará (26/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 47 – O modesto restaurante, no mais difícil trecho da BR-163: o Vale do Aruri/PA (25/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

De Trairão a Santarém

O trecho entre Trairão e Santarém se notabiliza: (a) pela presença da Floresta Nacional do Tapajós; (b) pelo desmatamento efetuado no território entre a BR-163 e a Transamazônica/Rio Xingu, ou seja, nas áreas de assentamento de colonos, a partir de 1972 que, atualmente, se dedicam à cultura da pimenta-do-reino e da lavoura branca. Muitos declararam que estão à espera dos sulistas/plantadores de soja para, então, venderem os seus lotes (100 hectares) e se deslocarem para o interior da floresta amazônica, nos Travessões.

As 'agrovilas' implantadas ao longo da BR-163, a intervalos de 10 km, compreendem uma área de 100 hectares, onde estão assentadas as moradias dos colonos, uma escola primária, uma capela ecumênica, um pequeno armazém, uma farmácia e uma clínica, sendo dirigidas por Assistente Rural. Muitas dessas agrovilas retratam a frustração do Projeto Incra e dos próprios colonos e se encontram em estado de total pobreza e esquecimento por parte dos gestores públicos.

◉ **Figura 48 –** De Trairão a Santarém – de oeste para leste: o rio Tapajós, a Flona do Tapajós, a BR-163 e a área de assentamento de colonos que se estende até o rio Curuá: represado pela barragem da PCH do Curuá (30/10/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 49 –** Trairão, na euforia atual das serrarias, e muita desconfiança/incertezas em relação ao futuro (27/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 50 –** Rurópolis, no entroncamento da BR-163 com a Transamazônica, no estado do Pará. A vila que deveria alavancar o desenvolvimento regional, dando sustentação social aos colonos instalados ao longo das rodovias, acabou virando depósito de pobres e de pobreza (27/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

Apesar do Plano de Colonização prever a instalação de uma rurópolis a cada 150 km da rodovia, que teria duas agrópolis sob sua jurisdição, constatamos que apenas uma dessas cidades foi efetivamente implantada ao longo da Cuiabá-Santarém, no entroncamento com a Transamazônica. Trata-se da 'Rurópolis Presidente Médici' que, mais tarde, foi rebatizada tão somente de Rurópolis. A placa de inauguração do hotel, construído no mesmo momento da construção da rurópolis, dá uma precisa ideia da euforia desenvolvimentista da época.

Constatamos, a partir das últimas visitas (2004 e 2005) que realizamos nessa localidade, o estado de desolação, decadência e pobreza[13].

---

13 Da última vez que visitei Rurópolis (28/07/2005) almocei num restaurante que funciona ao lado do posto de gasolina. Já passava das 16 horas. O prato-feito era muito bem servido, notadamente de carne. Um homem forte, sadio e jovem fixou o seu olhar sobre a minha mesa. Avaliei que ele queria/precisava de comida. Dada a 'boa aparência' fiquei constrangido em convidá-lo para servir-se do prato. Assim que solicitei a conta à garçonete, o homem se aproximou e perguntou se podia se servir da sobra. Mal concordei e, não apenas um, mas quatro homens jovens de boa aparência enfiaram as mãos no prato e saíram às pressas – quase correndo – com os pedaços de carne nos bolsos. Observei que eles adentraram numa capoeira ao lado. Certamente foram matar a fome, longe do constrangimento.

◉ **Figura 51 –** No início, o discurso desenvolvimentista de 'pra frente Brasil': era o início da década de 1970, do 'milagre brasileiro', do Brasil grande! A primeira fase da ocupação pelos colonos foi um fracasso: desconhecimento do meio ecológico, colonos despreparados, falta de políticas públicas eficientes e duradouras: da euforia desenvolvimentista ao depósito de pobreza e de pobres. Placa exposta no hall do Amazon Park Hotel, em Santarém/PA (25/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 52 –** A pimenta-do-reino, principal cultura dos colonos instalados pelo Incra (1972) em lotes de cem hectares. Atualmente, essa cultura e os colonos, em crise, aguardam a chegada dos sulistas para, então, venderem o lote e se deslocarem mais para o interior da floresta: pobreza faz mal, também, ao meio ambiente (26/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

As casas costumam ser construídas em terrenos de 20 x 80 m (1.600 m²) e 25 x 125 m (3.125 m²), com espaço para o cultivo de uma horta, instalação de terreiro (de chão batido) para secagem da pimenta-do-reino, de pequena e rudimentar farinheira, de galinheiro, chiqueiro etc. As glebas reservadas a cada família para a lavoura medem 100 hectares e, de acordo com o planejamento, ficam em média a 5 km da agrovila. A maioria das glebas é estreita, medindo 500 m de frente – à margem da BR-163 – e 2.000 m de fundo. A Lei que determinava que 50% da cobertura florestal deveriam ser mantidas não foi respeitada.

No início, o Incra fornecia transporte gratuito ao futuro colono e à sua família, desde o lugar de origem até à agrovila. O colono adquiria o lote rural, cujo pagamento deveria acontecer ao longo de 23 anos, a juros baixos ou a juro nenhum. Segundo o Plano, seria construída para cada colono uma casa simples dotada de utensílios, sendo desmatados dois hectares do terreno pelo governo, que se comprometia a financiar novos desmatamentos mais tarde. O Ministério da Agricultura, através do Incra, se comprometia a 'instalar água encanada e eletricidade em todas as moradias, e a pagar um salário-mínimo, ao colono, nos primeiros seis meses': uma sedução! Irresistível para a população pobre. O discurso do Incra foi esquecido e o que constatamos é um quadro de pobreza e de frustração daqueles que foram atraídos para a beira das grandes rodovias transamazônicas que, de forma mais pertinente e coerente, deveriam ser chamadas de transmiserianas.

A frase do colono Vicente, que migrou do Maranhão para Bela Vista do Caracol, nos anos dos sonhos da Cuiabá-Santarém, ilustra bem o ânimo e o desânimo da grande maioria dos colonos que chegou atraída pelo discurso do Incra e agora sofre com a falta de perspectivas nas regiões mais estagnadas do país: "Éramos todos jovens, sonhadores, com muita energia e com muita vontade de vencer. Hoje estamos velhos, fracos, pobres e esquecidos".

A primeira fase da 'colonização agrícola' oficial se comprometia em assentar 100.000 famílias, calculadas em 500.000 pessoas, das quais 75% deveriam ser nordestinos. No entanto, o número de colonos que, de forma espontânea e, portanto, sem o devido controle do Incra, se deslocaram das regiões em crise, tanto do Nordeste como do Sul-Sudeste do Brasil, para a Amazônia, certamente, ultrapassou as cifras oficiais.

◉ **Figura 53 –** Casa de Caboclo: pobreza e isolamento. Proximidades de Rurópolis/PA (26/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 54 –** Colono com carga completa no seu possível meio de transporte: a bicicleta. Dois dias de viagem – do lote a Santarém – para vender sete quilos de pimenta-do-reino, oito galinhas e doce caseiro. Com o dinheiro, cerca de R$ 120,00, comprará os mantimentos que necessita: café, açúcar, sal (27/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

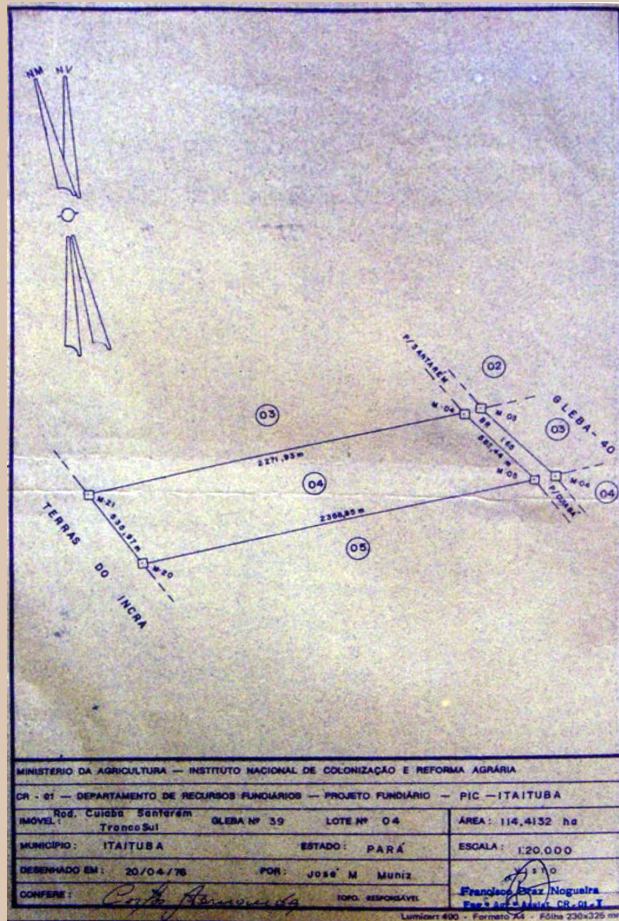
◉ **Figura 55 –** Em Bela Vista do Caracol, uma Comunidade criada pelo Incra, segundo o Plano de Colonização ao longo da Cuiabá-Santarém, ouvimos o colono Vicente (28/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

Nascido no Piauí (13/08/1946), criado na roça desde 1951, quando perdeu o pai, encontrou o primeiro emprego aos 14 anos, concretizando um dos sonhos de toda a família – 14 irmãos mais a mãe -. Aos 18 anos veio ao Pará, onde trabalhou como motorista de uma Empresa de Ônibus, durante 9 anos. Aos 27 anos largou o emprego e se instalou num lote da BR-163, onde vive até hoje. Durante a construção da Cuiabá-Santarém era frequente o Exército requisitar os ônibus para deslocamento das equipes de trabalho, no período de 1973 a 1975. Foi a partir daí que o sr. Vicente optou em vir para a Cuiabá-Santarém, 'o paraíso', conforme muitos se referiam à BR-163. O Incra o conquistou pelo desenho do Plano de Colonização: do km 30 – trevo da Cuiabá-Santarém com a Transamazônica – até a ponte do rio Aruri, todos os lotes estavam demarcados. Dava para escolher, conforme as aptidões do colono. Do Aruri até a divisa com o estado de Mato Grosso foi incentivada a formação de grandes fazendas para pecuária. Cada gleba, segundo o Plano do Incra, tem uma testa de 5 km para a rodovia. Entre uma gleba e outra, foi reservado um lote para a instalação da Comunidade, ou seja, cada Comunidade agrega 10 lotes e mais os 10 lotes que estão do outro lado da rodovia, totalizando 20 lotes. Bela Vista do Caracol é uma dessas Comunidades, dotada de uma igreja e muitas religiões, escola, pequena oficina, posto de gasolina. Muitas Comunidades, criadas no início da ocupação e povoamento do eixo da BR-163 estão em situação crítica, de muita pobreza. Podemos esquematizar as atividades de sustentação do povoamento: inicialmente o garimpo de ouro, depois a extração do palmito de assaí (tem demais), seguido da exploração da madeira. Os 'verdadeiros' colonos plantavam pimenta-do-reino, cacau, banana, guaraná, lavoura branca e criavam pequenos animais, notadamente galináceos. Na Transamazônica, os colonos recebiam seis meses de salário, uma casa pronta para morar, as ferramentas para o desmate e a lavoura, uma máquina de costura para cada família. Na Cuiabá-Santarém, os colonos se beneficiaram do Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO), financiado pelo Banco da Amazônia (Basa e desenvolveram a cultura do arroz (as perspectivas de lucro foi um grande estímulo ao desmatamento). No primeiro ano a produção foi razoável; no segundo ano os armazéns da Cibrazem, não foram suficientes para o armazenamento da grande produção. O Banco do Brasil não entregou a sacaria e daí pra frente o arroz apodreceu! Os colonos passaram a produzir para a subsistência por falta de compradores e, aqueles que levavam parte da produção para vender em Itaituba (banana, um saco de farinha, alguns quilos de pimenta-do-reino, um saco de arroz) retornavam desolados: o frete era mais caro do que o preço da venda do produto. Nos primeiros três anos o sr. Vicente já tinha efetuado o desmatamento de todo o lote de 100 hectares:

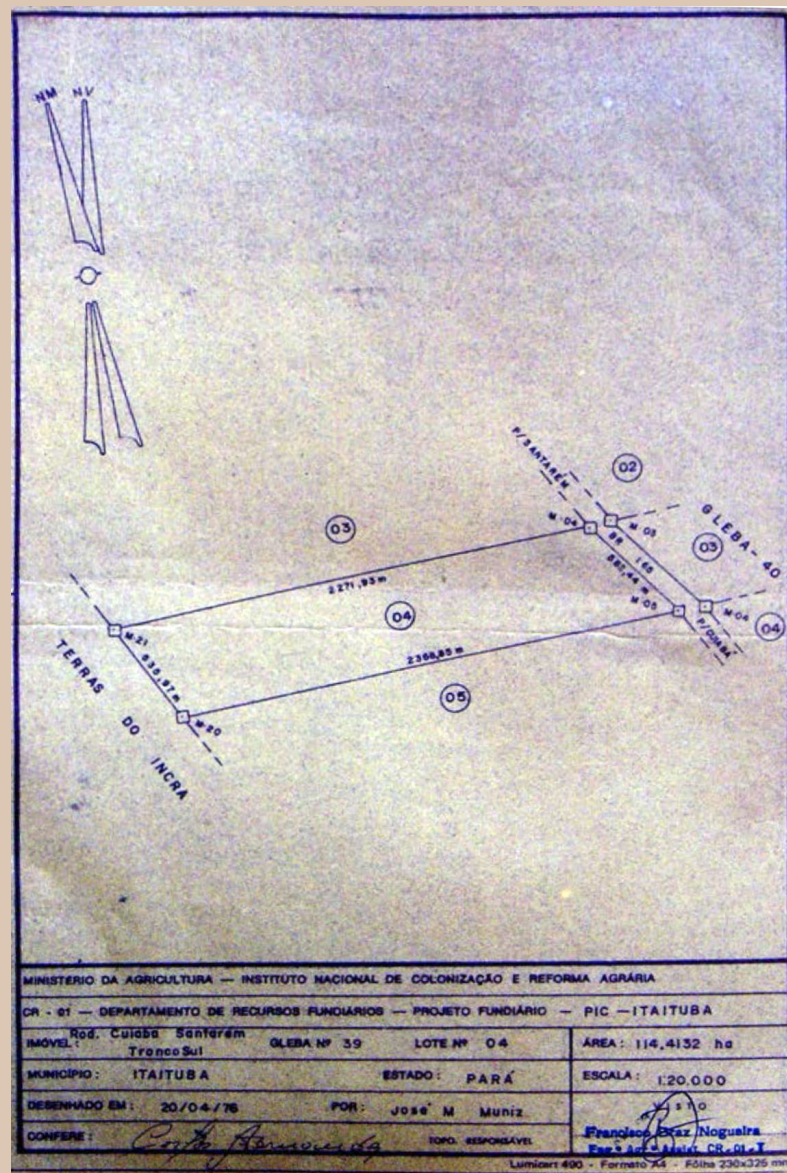
— O lote está muito devastado, a mata já foi, botei tudo em pasto e cerquei. Já tive 500 cabeças de gado; hoje tenho 58. Eu fui perdendo os bens à medida que as promessas dos governos não foram sendo cumpridas. Eu era um homem novo naquela época, com muita coragem para trabalhar dia e noite[...]; até hoje eu estou esperando o asfalto; já sou um homem velho, não aguento mais trabalhar, não tenho saúde. E pior: vi muitos amigos morrerem de febre, de picada de cobra, de malária e de mortes violentas.

Na instalação dos núcleos agrícolas o Incra adota um traçado retangular, sem considerar a fisiografia e as condições ecológicas dos lotes.

Soma-se aos problemas ecológicos a precariedade dos títulos de posse, o que inviabilizou e ainda inviabiliza as possibilidades de o colono contratar créditos bancários para o desenvolvimento da agricultura.

◉ **Figura 56 –** Título Provisório do Lote no. 4 da Gleba n. 39, concedido pelo Incra. Para a obtenção do Título Provisório o colono tinha que apresentar nove documentos diferentes – de Carteira de Saúde ao Certificado de Alistamento Militar, em cópia fotocopiada. Documento exibido pelo colono Vicente (28/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 57 –** Título Definitivo do Lote no. 4 da Gleba n. 39, concedido pelo Incra. Para a obtenção do Título Definitivo o colono tinha que caracterizar o uso do lote, seguir determinadas orientações do Incra, entre as quais efetuar o desmatamento de 50% da área total do lote. Nos anos 1970, ainda havia na concepção dos colonos e dos órgãos responsáveis pela gestão do avanço das frentes pioneiras, a quase-cultura de se identificar as terras de floresta como sinônima de solo fértil: um equívoco! É bom lembrar que as limitações ecológicas podem ser, em parte, compensadas com investimentos financeiros, técnicos e com o cultivo de produtos competitivos. Documento exibido pelo colono Vicente (28/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 58 –** Porto da Cargill Santarém (26/08/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 59 –** Porto da Cargill – Santarém (28/07/2005). A 'logomarca' exposta no teto da sede administrativa do Porto de Santarém (vide foto anterior) foi retirada por ambientalistas, em protesto contra a presença da Trade, um agente de fomento da expansão da fronteira agrícola e, consequentemente, da expansão do desmatamento (segundo eles) (28/07/2005).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 60 –** Amazon Park Hotel, inaugurado em 1972, pelo, então Presidente da República, Emílio G. Médici, em consonância com o projeto de integração da Amazônia (27/08/2005).

Fonte: Acervo do autor.

2011 – Pavimentando o corredor

Apesar de batizada como 'Estrada dos colonos', a BR-163 vai, progressivamente, se revelando como 'Corredor de exportação'. No ano de 2011, realizamos uma viagem de estudos desde Cuiabá até Santarém. Nessa viagem, constatamos que o essencial, em termos de dinâmicas socioambientais e de dinâmicas territoriais, estava acontecendo no município de Novo Progresso, por conta das operações da Polícia Federal e do Ibama no combate ao desmatamento ilegal.

Outra dinâmica se dava por conta da pavimentação de trechos da BR-163, notadamente, entre a Serra do Cachimbo e o município de Novo Progresso.

A partir dessas duas situações relevantes, dirigimos as nossas investigações para as cenas e cenários prospectivos na percepção de alguns agentes e sujeitos. Os depoimentos mais recorrentes, dos sujeitos e agentes instalados na BR-163, notadamente os do setor madeireiro, cujo polo estava em Novo Progresso, estão explícitos abaixo:

- Até o ano 2000 a fronteira de exploração madeireira se estendia sem limites [...]. Atualmente, a base legal para o desenvolvimento está definida: (a) pela Constituição Federal: a área máxima legal de cada propriedade rural na Amazônia está limitada a 2.500 ha;
- a região de Novo Progresso – e da Amazônia como um todo – atraiu muitos sulistas;
- em 2003 o Governo Federal começou a (re)discutir o asfaltamento da BR-163 e, então, constatou-se que 'não existe governo';
- em 2003, a regularização fundiária entra na pauta dos debates em torno do processo de ocupação sustentável da Amazônia: 2.500

ha, estabelecido pela Constituição Federal de 1988, tem como critério o 'módulo fiscal' que, na Amazônia é de 100 ha/cada módulo; em Novo Progresso o módulo fiscal tem área de 75 ha;

- foi definido o TAC – Termo de Ajustamento de Conduta – para viabilizar as atividades de extração da madeira na região. O TAC tinha prazo até 2004. A renovação do TAC foi negada com a alegação/ proposta de regularização: Lei de Florestas Públicas. O governo não conseguiu pôr em prática essa lei.

Dentro do segmento econômico, a partir de 2003:

- A pecuária, em grande expansão na região: atividade ilegal, desmatamento ilegal. Os desmatamentos, seguidos de queimadas, para efeito de formação dos pastos artificiais, queimam a 'madeira de lei'. Com a saída do TAC o governo engessou a região. Equívoco: impediu a extração de madeira e 'esqueceu' a expansão da pecuária. O governo fechou as empresas legais, e isto favoreceu o ilegal. O governo não faz a transição, não define o que fazer enquanto a lei não é aplicada. A região não tem um marco, uma referência legal. A cena atual: madeira e pecuária!

O cenário

- os primeiros pioneiros, com lotes menores, não foram 'atingidos' pela política recente do governo;
- os colonos e empresários que chegaram mais tarde (2000), sim, foram penalizados pela (não) regulamentação;
- falha do governo: debate centrado com a parcela da população menos preparada da região; um viés ideológico/basismo: o governo se enrolou nas próprias pernas;
- haverá menos empresas e mais regularização/fiscalização;
- mineração: bauxita, ouro, chumbo, alumínio [...] como extrair?;
- expansão da pecuária[14];
- produção de dendê para extração de óleo;
- planejamento de médio-longo prazo;
- a consolidação da BR-163;
- a floresta da região oferece perspectivas econômicas acima da média: algumas madeireiras, como a Grasline, por exemplo, trabalha na extração, industrialização *in natura*, pranchas, beneficiamento (secagem em estufa) - com ipê, jatobá, garapeira, cumaru, e exporta para Inglaterra, Bélgica, Espanha e França.

O papel do Ibama

A fiscalização esbarra na grande dimensão do território e no baixo número de funcionários: detecta o problema, mas não soluciona, ou seja, localiza, mas não prende o ladrão; o Ibama se perde na lentidão da liberação de Planos de Manejo, até porque a legislação é confusa!

O cenário da região passa pela regularização fundiária

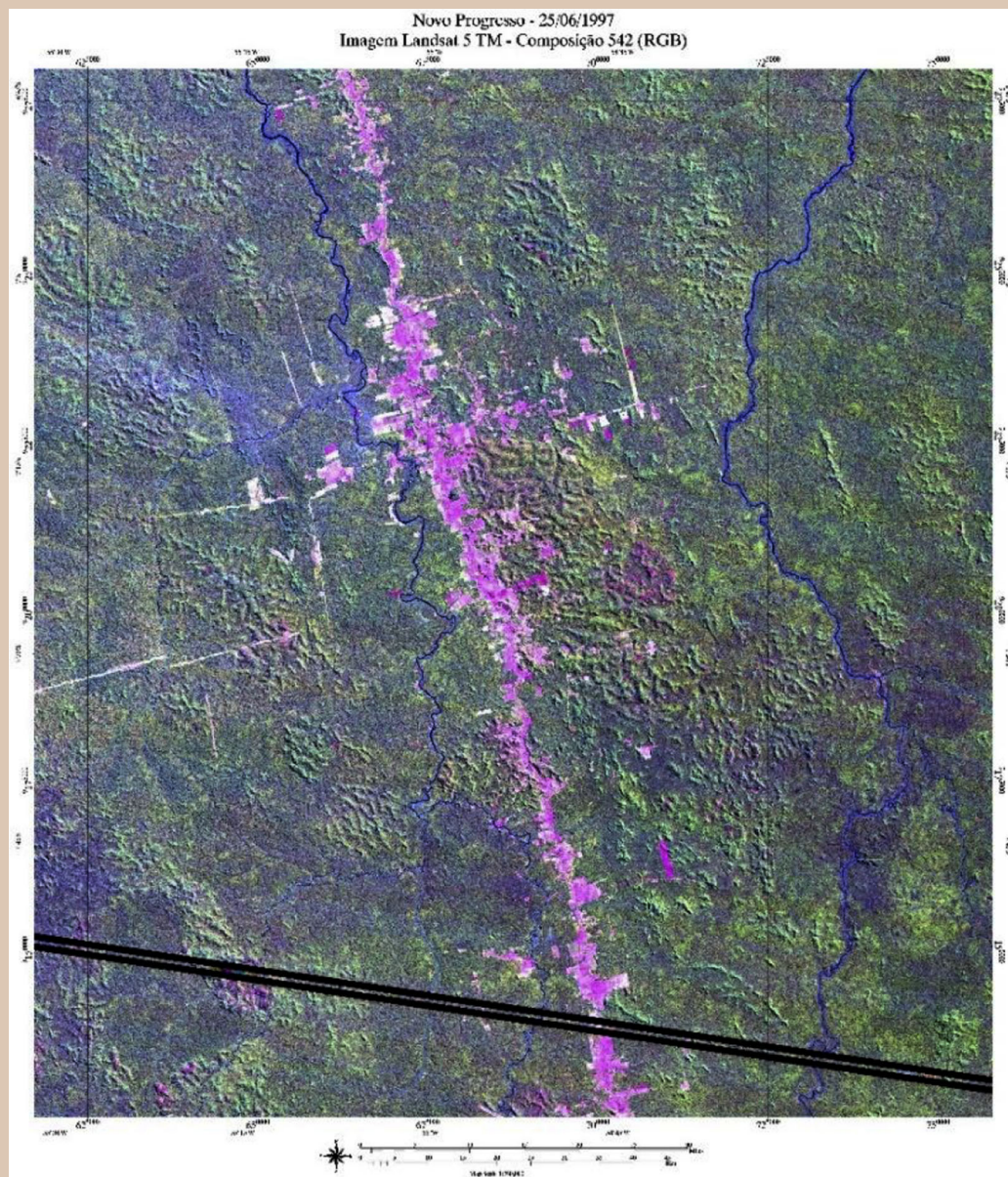
O ministro Roberto Mangabeira Unger – Assuntos Estratégicos, afirmou, durante o Segundo Fórum de Governadores da Amazônia Legal, realizado na cidade de Cuiabá, em 8/8/2008 que o Brasil é o país com

14 Em relação ao cenário de expansão da pecuária na região de Novo Progresso, o que equivale dizer no sudoeste do estado do Pará é pertinente lembrar a frase (ou fase?) citada por alguns produtores de soja do Mato Grosso: 'plante soja que o boi garante', modificando-a, nos seus recortes geográficos: 'plante soja, no Mato Grosso, que o boi garante, no Pará'.

mais "[...] proibições ambientais [...]" no mundo e que o conjunto de restrições em vigor precisa ser "[...] debatido com clareza e coragem [...]", para que se possa "[...] viver, produzir e preservar a Amazônia". O ministro disse que o atual regime legal não foi "[...] construído para valer [...]", mas para atender "[...] sobretudo a demanda de estrangeiros". Segundo Mangabeira a situação é resultado do "[...] efeito cumulativo das proibições legais [...]" que o país implantou nas últimas décadas. "Nosso regime legal não foi construído para valer. Foi construído no curso das últimas décadas como uma retórica para aplacar não a nós mesmos, mas, sobretudo os estrangeiros", afirmou (informações verbais)[15].

Ao mencionar a exigência de que todas as propriedades rurais na Amazônia devem preservar 80% de sua floresta nativa, o ministro disse que a regra não considera o tamanho das propriedades rurais, o que, segundo ele, gera um "[...] tabuleiro de áreas que não servem à preservação nem à produção". Entramos tão fundo neste túnel de insensatez que agora será muito difícil sair e organizar um regime de transição" (Vargas, 2008, p. A9).

As imagens do satélite Landsat, de 1997 e 2007, se prestam a mostrar a evolução rápida do desmatamento no eixo da BR-163, no município de Novo Progresso. Estas imagens apresentam, ainda, o traçado da BR-163, entre os rios Tapajós a oeste e o rio Xingu a leste. Portanto, a situação da BR-163, posicionada no espigão desses dois grandes rios, de certa forma, facilitou sua abertura pelos 8º BEC, sediado em Santarém, e o 9º BEC, sediado em Cuiabá, conforme está explícito no item '1973 – A Construção (e conflitos)', do capítulo inicial desta obra.

15 Fala do ministro Roberto Mangabeira Unger no II Fórum de Governadores da Amazônia Legal, Cuiabá, 8 ago. 2008.

◉ **Figura 61 –** Trecho da BR-163, entre a serra do cachimbo e a cidade de novo progresso/pa revela o desmatamento em 1997.

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 62 –** Trecho da BR-163, entre a serra do cachimbo e a cidade de novo progresso/pa revela o desmatamento em 2007.

Fonte: Acervo do autor.

As fotos, a seguir, mostram o essencial da realidade da BR-163, em 2011, notadamente os trabalhos de pavimentação.

◉ **Figura 63 –** Trecho da BR-163, na Serra do Cachimbo/PA, pavimentada (19/07/2011).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 64 –** Trecho da BR-163, na Serra do Cachimbo/PA, pavimentada (19/07/2011).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 65 –** O início da pavimentação da BR-163, no trecho que vai da Serra do Cachimbo ao município de Novo Progresso/PA, motivou o desmatamento para o plantio de grãos: soja e milho (19/07/2011).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 66 –** Terraplanagem, para receber a pavimentação, no trecho da Serra do Cachimbo/PA (19/07/2011).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 67 – Trecho pavimentado, a 10 km da cidade de Castelo de Sonhos/PA (19/07/2011).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 68 –** Área de pastagem, entre Castelo de Sonhos e Novo Progresso/PA. O notável aqui é a preservação das Castanheiras (19/07/2011).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 69 –** Serra do Cachimbo: área onde o milho já foi colhido (08/09/2011).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 70 –** Comunidade e 'Ponto de Espera', às margens da BR-163, entre Castelo de Sonhos e Novo Progresso (08/09/2011).
Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 71 –** A precária ponte de madeira, em trecho da BR-163, proximidades de Trairão/PA (09/09/2009).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 72 –** A velha ponte de madeira cede o lugar para a ponte concretada (08/09/2011).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 73 –** Avenida/estrada que atravessa a cidade de Novo Progresso/PA (08/09/2011).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 74 –** Moraes de Almeida: aqui se inicia a Transgarimpeira, que, em direção ao oeste, chega ao rio Crepori (08/09/2011).
Fonte: Acervo do autor.

2016 – O avanço dos sojicultores

O movimento de expansão de fronteira, fortalecido nos anos 1970 com os programas governamentais que consolidaram a colonização nas margens dos grandes eixos rodoviários, abriu espaços à reprodução da pequena produção familiar e de sua constituição como ator social que irá definir em larga escala a dinâmica política na atualidade de certas áreas como a BR-163. A sucessão na terra por novos atores capitalizados, grandes empreendimentos de infraestrutura portuária, minerais, de energia, de madeira e agronegócios se contrapõem pela racionalidade instrumental e práticas de gestão com as lógicas e modelos de funcionamento ainda dominantes em certos espaços dos municípios sob influência do asfaltamento da BR-163.

A expectativa de asfaltamento da estrada tem mobilizado novos atores e atividades em direção do Mato Grosso para Novo Progresso, Castelo de Sonhos e Moraes de Almeida, pontos de encontro de antigas e novas atividades econômicas. Espaço também de aumento de tensões e conflitos, locais e globais, em torno de projetos econômicos e políticos, mas com domínio de mercado.

Certamente a área de influência da BR-163, do lado paraense, tem sua importância destacada por se constituir uma área de expansão da fronteira da soja, no movimento do Mato Grosso em direção à Calha Norte do rio Amazonas. Esse é um movimento importante. Porém a expansão sojeira chega ao Pará também através do Maranhão, ganhando as terras de Paragominas e do Tocantins em direção ao sudeste do estado, na linha sucessória da pecuária e da atividade madeireira. O crescimento da área ocupada pela soja na última década

foi mais expressiva no Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e em Goiás, fortalecidos pela alta produtividade das plantações de soja nos anos 1990. Ainda que a produção do Pará seja inexpressiva comparativamente, o avanço da produção de grãos constitui uma expectativa para grandes empresas que apostam grossos investimentos de infraestruturas para logística portuária e de transporte, na expectativa do desenvolvimento futuro do agronegócio.

A redução de custos de transporte para escoamento de grãos produzidos no Mato Grosso pelo Porto da Cargill localizado na cidade de Santarém, articulado com o Porto de Itacoatiara, com economia de transporte na ordem de 1.000 km a menos que pelo Porto de Paranaguá (PR) e dessa cidade para diversos locais do mundo, via fluvial, constitui um dos principais interesses da viabilização do asfaltamento da BR-163. Isso aumentaria a competitividade das cadeias produtivas nos mercados nacional e internacional. Dentre os *lobbies* fortes estão os setores do empresariado da soja, da pecuária e da madeira.

Os grandes grupos industriais e de logística de transporte instalados no Mato Grosso deslocaram-se para o norte, localizando-se estrategicamente na calha do rio Amazonas, como estrutura de domínio no grande curso, a exemplo dos grupos Bunge, ADM, Maggi e Cargill.

A valorização das terras causadas pela entrada dos sojicultores na região do planalto santareno e imediações gerou dois processos diretos: a concentração de terras por meio da compra e da grilagem e a transformação de terrenos antes considerados inviáveis para a atividade extrativa e agrícola no rol de opções de investimentos.

A migração de camponeses expropriados pelas terras mais baratas gerou novas frentes de desmatamento em regiões de fronteira revitalizada. Os camponeses vendem ou perdem suas terras e, em troca, buscam novas áreas onde possam desenvolver a agricultura familiar em áreas maiores ou de igual tamanho.

A ocupação territorial desordenada e a exploração predatória dos recursos estão igualmente vinculadas a uma economia urbana marcada pela alta concentração da renda, pela precariedade do emprego e pela ausência de acesso da maioria da população aos serviços básico.

As recentes medidas tomadas pelo governo federal para coibir a exploração predatória e ilícita de recursos naturais nas áreas sob a influência da BR-163, como condição para a realização de um ordenamento territorial eficaz, acarretaram impactos perceptíveis em vários setores de atividade que têm grande importância na geração de empregos na área, caso da exploração madeireira.

Por outro lado, muitas das propostas que hoje em dia orientam o esforço de ordenamento territorial na área de influência da BR-163 – como o mosaico de Unidade de Conservação – foram formuladas graças ao relativo sucesso obtido pelo paradigma socioambiental e pelas ideias de desenvolvimento sustentável na esfera estatal.

Dada a estrutura atual do mercado de trabalho, a persistência de conflitos fundiários generalizados e as imensas desigualdades que prevalecem no

acesso aos bens, aos serviços e às garantias de cidadania, estamos longe de alcançar uma situação ideal, em que as políticas públicas concebidas para a região, mesmo as mais bem intencionadas, levem automaticamente a uma distribuição de renda mais justa.

As sucessivas mudanças dos 'planos de desenvolvimento', ao sabor das conjunturas políticas e econômicas, contribuíram para a falência da grande maioria dos projetos de colonização.

Cabe aqui uma análise sumária da 'Frente Pioneira da Agricultura Mecanizada': uma das áreas investidas pelas cooperativas foi a da Cuiabá-Santarém (BR-163), que, dois anos depois da conclusão das obras da rodovia, em outubro de 1976, havia despertado o interesse da Associação dos Empresários da Amazônia.

A política de colonização privada resultava numa 'contrarreforma agrária', na medida em que excluía 'operários agrícolas, parceiros e posseiros', incapazes do investimento necessário para participar dos projetos das colonizadoras. Esse modelo de ocupação, que predomina na área de influência da BR-163, sobretudo no Médio-Norte de Mato Grosso (onde grandes empresas privadas do Sul e do Sudeste do país – como JAR, Líder, Sinop, Colíder, Indeco – cedo implantaram programas de colonização que deram origem às cidades de Nova Mutum, Sorriso, Sinop, Colíder, Alta Floresta, respectivamente), evolui ao longo da Cuiabá-Santarém, no sentido Sul-Norte. No entanto, a ocupação e a colonização na parcela paraense da BR-163 se deu dentro de uma matriz cultural e de um momento em que as políticas públicas e, notadamente, as empresas colonizadoras não tiveram o mesmo dinamismo observado na parcela matogrossense.

A relação entre a expansão da agricultura mecanizada e o desmatamento não é direta, já que a mecanização exige áreas já totalmente antropizadas; o contrário tornaria a própria atividade inviável economicamente.

A forte atração e fixação de pessoas e a circulação de mercadorias em cidades consideradas polos – Novo Progresso, Santarém, Altamira e Itaituba – têm provocado uma maior concentração de serviços públicos e de infraestrutura em seus espaços microrregionais. Essas cidades desempenham um papel de comando da economia regional, dada a concentração populacional e de serviços, que não só incrementa percentuais significativos de adensamento populacional nas cidades circunvizinhas, como difunde seus dinamismos.

Vamos à geo-foto-grafia que retrata a realidade de 2016.

◉ **Figura 75 –** KM 42 (trecho paraense) da BR-163: a pavimentação chegou!!! (12/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 76 –** Pequena Central Hidroelétrica do Salto do Curuá/PA: a fronteira energética, chegou!!! (12/04/2016).
Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 77 –** Novo Progresso: a fronteira madeireira se transforma em fronteira da pecuária e, finalmente, em fronteira da produção de grãos. Uso do solo: a agricultura nasceu da necessidade de se refazer as pastagens: estocar, gradear, adubar. Valor do alqueire paulista: 10 a 20 mil reais, em 2015: depende da localização, das benfeitorias, da titularidade. Calendário agrícola: plantio da soja => setembro; colheita => dezembro. Em janeiro, planta-se arroz e milho. Em abril, planta-se arroz e milho (13/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 78 –** Novo Progresso: da fronteira madeireira à fronteira da produção de grãos! Em 2015, foram instalados no município de Novo Progresso 06 secadores para atender a produção de soja-milho que se realiza em áreas de pastagens degradadas (13/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 79 –** Instalações de frigorífico em Castelo de Sonhos – a fronteira da pecuária: plante soja que o boi garante! (13/04/2016).
Fonte: Acervo do autor.

Figura 80 – Castelo de Sonhos – as transformações paisagísticas não eliminaram o 'poste de iluminação pública de madeira Itaúba': paisagem material e imaterial de Jones Bernart, um dos fundadores de Castelo de Sonhos (14/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 81 –** Rua de Castelo de Sonhos – da fronteira do garimpo de ouro ao 'quase-nada' (14/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 82 –** Novo Progresso: a fronteira madeireira que, ao lado, da fronteira do garimpo, impulsionou a economia e o rápido crescimento populacional, entrou em colapso, a partir de dois fatos: a fiscalização mais rigorosa (e corrupta) e o avanço do agronegócio. Em 2012: foram fechadas trinta serrarias. Atualmente restam dez (14/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 83 – Carretas, transportando soja para o porto de Miritituba, à margem direita do rio Tapajós (18/04/2016).
Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 84 –** Trairão – as pequenas cidades, comunidades e casas no meio rural, ficaram ainda mais isoladas após a pavimentação da rodovia, pois os acessos foram interrompidos pelas 'obras de arte da BR-163 (14/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 85 –** BR-163 – trecho sem pavimentação, entre Rurópolis e Santarém (14/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 86 – Bela Vista do Caracol – a topografia mais rugosa é desmatada para implantação de pastagens (21/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 87 –** O avanço do agronegócio, implementou a logística de armazenamento e de transporte. Instalações portuárias, na margem direita do rio Tapajós, em Itaituba/PA (21/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 88 –** Orla de Itaituba – margem esquerda do rio Tapajós: o avanço do agronegócio não se reflete na pobreza e na população pobre: esta está excluída da fronteira da produção de grãos (14/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 89 –** Trecho da BR-163, entre Itaituba e Santarém. Em 2016, a pavimentação ainda não tinha chegado a esse trecho (21/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 90 –** Casa de colono, às margens da BR-163, antes de se chegar a Rurópolis. Muitos desses colonos, relatam que, com a pavimentação da BR-163, a situação ficou ainda mais difícil (21/04/2016).

Fonte: Acervo do autor.

2020 – A calha do Amazonas: onde a estrada acaba e o rio começa

A Calho do rio Amazonas, alvo dessa abordagem geo-foto-gráfica, é constituída pelos municípios de Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos.

Nunca é demais lembrar que Santarém desfruta de uma posição estratégica no baixo Amazonas, por estar situada na confluência do grande rio Tapajós com o rio-mar do Amazonas.

O padrão de ocupação do território sempre foi de dispersão, com pequenas localidades distribuídas ao longo das calhas de rios, acompanhando as suas várzeas, áreas mais propícias ao plantio e que permitiam fácil deslocamento (Heckenberger, 2005).

O mito de que a região era despovoada e dispunha de recursos infinitos justificou o direcionamento de migrantes para a região (nordestinos refugiados da grande seca de 1915; assentados rurais da região Sul na década de 1970; trabalhadores para as obras dos projetos federais dos PNDs e do Polamazônia). Houve o crescimento de cidades, vilas, fazendas e estruturas produtivas, agora conectadas também por estradas, e a reestruturação da antiga rede urbana de padrão dendrítico (baseada nos rios), expandindo a cidade de Santarém em dois principais vetores: o rio e a penetração do território.

Santarém reafirmou sua importância regional a partir do acúmulo de novas funções e destacou-se como polo regional segundo a lógica urbano-industrial. A consolidação da cidade no período colonial e o seu fortalecimento no decorrer do século XX, sob a hegemonia capitalista, são bem ilustrativas do fenômeno apresentado

por Becker (1998) de urbanização da floresta na década de 1990.

Essa trajetória de urbanização da floresta invisibilizou a importância do sítio onde a cidade foi implantada como suporte ao modo de vida harmônico com a natureza. Entretanto, essa mesma resiliência do modo de vida tradicional permitiu a resistência às pressões externas e a conquista de apoio em setores governamentais e em organizações não governamentais atuantes na área ambiental e agrária, que, articulados à população local, viabilizaram novas institucionalidades: formalizaram a presença de unidades de conservação e tipologias de assentamento rural (agroextrativistas) nos municípios de Santarém e de Belterra, que contribuem para a composição de um ambiente periurbano fortemente vinculado à floresta e às práticas tradicionais (Reserva Extrativista do Arapiuns, Floresta Nacional do Tapajós, Projeto de Assentamento Agroextrativista Eixo Forte, entre outras demarcações realizadas pelo Incra e Interpa).

A cidade se distinguiu do amálgama circundante, como a manifestação da fase urbano-industrial capitalista, à medida que conjuntos habitacionais e instalações portuárias, aeroportuárias e rodoviárias foram implantados a partir dos anos de 1970 e reestruturaram sua malha urbana. No século XXI, a obrigatoriedade de elaboração de um plano diretor para o município permitiu que, em 2006, uma extensa área, com raio de cerca de 30 km, fosse reservada para expansão urbana, incluindo completamente o PAE Eixo Forte, por exemplo, assim como inúmeras vilas seculares. Essa medida distinguiu um espaço que posteriormente se tornou metropolitano, alcançando as cidades de Belterra e de Mojuí dos Campos, sedes de municípios desmembrados de Santarém. As duas cidades e a miríade de vilas seculares foram assimiladas no novo arranjo metropolitano como periferia da cidade-polo.

Na escala da cidade, Santarém foi o resultado do amálgama de assentamentos gerados por matrizes indígena, portuguesa e quilombola. Seus bairros mais afastados tiveram origem a partir de comunidades rurais. O novo arranjo regional repete esse mesmo processo, por meio da combinação entre infraestrutura logística, mudança do uso da terra e da ressignificação das pequenas cidades de Belterra e de Mojuí dos Campos e das vilas existentes como ‘bairros distantes’ da cidade. Um tecido urbano esgarçado com enclaves de tipologias contemporâneas e gradativa precarização de estruturas tradicionais para liberação das terras que ocupam novos usos e novas formas de produção (desde a monocultura da soja até os novos loteamentos que convertem floresta secundária em cidade).

Outra fase de mudanças significativas no padrão de expansão da mancha urbana da cidade ocorreu a partir dos anos de 1960, quando foram concebidos e implantados os planos de integração nacional. Novos fluxos migratórios foram direcionados para a região, sob novas condições de assentamento (reforma agrária), e financiados pela Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (Sudam), em paralelo à implantação de grandes projetos de infraestrutura logística (porto, rodovia, aeroporto, hidrelétrica). O recuo de investimentos ocorrido após a elevação dos juros pós-crise do petróleo deixou

assentados sem assistência e obras inacabadas, desencadeando um processo de transferência do contingente populacional atraído para ações de caráter agrário e extrativo para as cidades. A partir dos anos de 1980, o processo de periferização passou a atingir a capital e depois as cidades mais importantes do Pará, como era o caso de Santarém (Becker, 1998; Costa, 2014). Nesse período, uma nova estratégia da acumulação foi estabelecida, a qual ressignificou a terra pelo seu valor de troca e também a produção da cidade. A partir de então, a organização da cidade, por meio de um plano de alinhamento, deixou de ter importância, e as novas prioridades passaram a ser os elementos de infraestrutura necessários para o escoamento da produção do agronegócio e da extração mineral inseridos na cidade. A expansão de Santarém passou a ser definida pelas novas rodovias de acesso à hidrelétrica de Curuá-Una, ao aeroporto e à rodovia BR-163. Tais dinâmicas não pensam na cidade porque não precisam dela; são comandadas por centros mais distantes articulados pelo urbano extensivo. Nessa lógica, a cidade próxima ao local de produção não precisa ser estruturada, mas apenas oferecer o suporte mínimo para a função de ponto de controle. Assim, os espaços que antes abrigavam outros modos de vida que dependiam da terra tornam-se invisíveis e incompreendidos e passam a ser interpretados como a periferia precária da cidade capitalista.

Mecanização agrícola e soja

O estabelecimento do terminal graneleiro da Cargill motivou o interesse das terras do planalto santarena, por parte das grandes empresas de grãos do Mato Grosso.

A logística envolvida na chegada da soja ao porto compreende o seu transporte por via rodoviária até Porto Velho e depois de balsa passando por Itacoatiara, no Amazonas, até Santarém. Tal trajeto representa uma diminuição em até 1000 km em relação a Paranaguá, porto através do qual grande parte da soja do cerrado é ainda escoada.

Em 2003, ocorre o que já se convencionou chamar segunda onda de invasão da soja na região de Santarém. Grandes produtores começam a ocupar áreas de terras devolutas ao leste (Gleba Pacoval) e ao sul (Projeto de assentamento do Mojuí I e II) do planalto santareno. Parte dessas áreas era de floresta primária e está demarcada em lotes maiores do que a média até então observada (maiores de 2500 ha) (Becker, 1995).

Simultaneamente, esses grandes sojicultores começam um processo de compra de áreas de produtores familiares, que culmina com a simples expulsão dos agricultores remanescentes das áreas de maior especulação. Segundo estimativas da Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (Emater), o preço da terra passou de R$ 300,00/ha para até R$ 3.000,00/ha nas áreas mais próximas das localidades de Mojuí dos Campos e Tabocal.

Consequências imediatas desse processo de especulação fundiária são o êxodo rural, com a migração de muitas famílias para a área urbana de Santarém, e a fuga para áreas de terras devolutas ou para regiões mais afastadas do próprio planalto, como o PA Corta Corda.

Esse segundo movimento gera, na disputa por terras devolutas, um novo foco de tensão entre os sojicultores e os camponeses.

Os empresários da produção mecanizada na região de Santarém, em geral, são agricultores atraídos do sul do Brasil pela possibilidade de comprar terras mais baratas e conseguir assim capitalizar a sua produção de grãos. Esses produtores vieram para a região a partir do início da década, na chamada segunda onda de produtores de grãos em Santarém. Chegaram com suas famílias, ainda que a vinda de alguns represente a possibilidade de empreender um negócio próprio com a conformação de um novo núcleo familiar. De qualquer forma, embora a agricultura mecanizada siga a lógica de um investimento empresarial, ao contrário da agricultura tradicional, ela é firmemente baseada na propriedade familiar

Esses produtores plantam, na média, abaixo de 500 ha de grãos, o que os caracterizam como produtores pequenos, de acordo com os critérios utilizados pelos órgãos de financiamento da produção.

O financiamento da produção varia conforme o tipo de produto a ser plantado. O milho e o arroz têm contado com financiamento do Banco da Amazônia, por meio do Fundo Constitucional de Financiamento do Norte (FNO), e do Banco do Brasil. Já a soja é inteiramente autofinanciada, ou recebe financiamento por via de contrato direto com a Cargill.

Para contrastar, os agricultores familiares não mecanizados da região são, em geral, naturais do próprio Estado ou de origem nordestina. Vieram para a região décadas atrás ou são de gerações de residentes locais. Em suas propriedades, que têm, em média, cerca de 30 hectares, produzem culturas permanentes, principalmente frutas, ou temporárias de subsistência e mandioca para a venda local.

A relação entre a expansão da agricultura mecanizada e o desmatamento não é direta, já que a mecanização exige áreas já totalmente antropizadas; o contrário tornaria a própria atividade inviável economicamente.

A valorização das terras causadas pela entrada dos sojicultores na região do planalto santareno e imediações gerou dois processos diretos: a concentração de terras por meio da compra e da grilagem e a transformação de terrenos antes considerados inviáveis para a atividade extrativa e agrícola no rol de opções de investimentos.

A migração de camponeses expropriados pelas terras mais baratas gerou novas frentes de desmatamento em regiões de fronteira revitalizada. Os camponeses vendem ou perdem suas terras e, em troca, buscam novas áreas onde possam desenvolver a agricultura familiar em áreas maiores ou de igual tamanho.

A ocupação territorial desordenada e a exploração predatória dos recursos estão igualmente vinculadas a uma economia urbana marcada pela alta concentração da renda, pela precariedade do emprego e pela ausência de acesso da maioria da população aos serviços básico.

A forte atração e fixação de pessoas e a circulação de mercadorias em três cidades consideradas polos – Santarém, Altamira e Itaituba – têm provocado uma maior concentração de serviços

públicos e de infraestrutura em seus espaços microrregionais. Essas cidades desempenham um papel de comando da economia regional, dada a concentração populacional e de serviços, que não só incrementam percentuais significativos de adensamento populacional nas cidades circunvizinhas, como difundem seus dinamismos.

A formação territorial da calha do rio Amazonas

A região do baixo Amazonas, viveu um período de conflitos muito intensos entre as Missões Jesuíticas, que ganharam grande relevância com a chegada do Padre Antônio Vieira, em 1671 e a política que resultou na expulsão da Companhia de Jesus, arquitetada pelo Marquês de Pombal e executada, notadamente, pelo irmão deste, o governador do Grão Pará e Maranhão, Mendonça Furtado.

Podemos afirmar que a formação socioespacial da Calha, passou por diversos ciclos, notadamente o ciclo da Borracha, a partir de 1870. É notório que o ‘ciclo da borracha’ teve curta duração, pois quando a borracha começou a ter valor econômico, surge a concorrência da produção inglesa, na Malásia.

A Calha do rio Amazonas viveu momentos de euforia, de prosperidade que se prestam a exemplificar os obstáculos para se ter um modelo de desenvolvimento socialmente justo e ambientalmente correto. Nós vamos nos ater, agora à alguns eventos:

Os voos de avestruz

Estamos denominando de ‘os voos de avestruz’ alguns empreendimentos, regra geral, apoiados por políticas públicas cujas durações foram efêmeras, ou seja, de quase-nula sustentabilidade.

Apoiado na exaustiva inserção nos arquivos (jornais, livros, fotos, depoimentos etc.) do Instituto Cristovam Boanerges Sena (2018), de Santarém, passo a expor dois eventos: Fordlândia–Belterra e Tecejuta de grande relevância para o povoamento e ordenamento do território na Calha do rio Amazonas.

Fordlândia – Belterra

Dentre os vários ciclos de pouca, quase-nenhuma sustentabilidade, vamos destacar o projeto de Henry Ford, com a fundação de Fordândia (1928) e de Belterra (1934) e a implantação e falência da Tecejuta.

O Ciclo da Borracha corresponde ao período da história brasileira em que a extração e comercialização de látex para produção da borracha foram atividades basilares da economia. De fato, ocorreram na região central da floresta amazônica, entre os anos de 1879 e 1912, revigorando-se por pouco tempo entre 1942 e 1945. Com o fim do comércio da borracha cessaram as viagens para o Alto Tapajós. Os seringais foram abandonados e os seringueiros dispersaram-se. Pouquíssimos ficaram por lá, plantando pequenas roças para subsistirem.

Em 1928 chegou a Companhia Ford Industrial do Brasil e uma era de prosperidade, que prometia ser duradoura, estabeleceu-se. Inicialmente, não apareceu como parte diretamente interessada no assunto. O sr. W. L. Reeves Blakeley,

de origem americana, foi quem obteve do governo do estado do Pará, em 21 de julho de 1927, a concessão de uma área de um milhão de hectares de terra, tidas como devolutas, à margem direita do rio Tapajós. Essas terras situavam-se em dois municípios (Aveiro e Itaituba). O prazo de validade dessa concessão era de dois anos, durante os quais o concessionário se obrigava a estabelecer uma ou mais empresas, com direito à propriedade, uso e gozo das terras que lhes fossem outorgadas, sendo obrigatório, o plantio de seringueiras além de outras essências florestais de interesse econômico da região.

Pouco tempo depois a concessão foi transferida do Mr. Reeves para o sr. Dumont Villares que, por sua vez, a transferiu a Henry Ford, o grande magnata americano de Detroit. No seu todo, os termos da concessão eram altamente danosos aos interesses nacionais, uma vez que se outorgava à Companhia, direitos inadmissíveis em um outro país livre e soberano. Ela podia explorar o solo, o subsolo, a navegação, as comunicações, as quedas d´água, as madeiras etc. e, no fundo, isso era uma verdadeira alienação de parte de território brasileiro.

O projeto de Henry Ford assentou-se na localidade de Boa Vista, que passou a ser chamada de Fordlândia. Apesar dos problemas enfrentados e, notadamente os conflitos com os nacionalistas, a Companhia trouxe para o Tapajós um grande alento: bons salários, boa assistência médica e hospitalar, boa assistência social e, acima de tudo, uma excelente escola de aprendizado e organização para todos. A saída da Ford dessa região foi uma grande perda para todos. Tudo aquilo que havia sido feito com tanto esmero e trabalho, em poucos anos transformou-se em ruínas abandonadas que lá estão como testemunho. Imensas construções de ferro, casas originais, alojamentos, seringais, estrada, tudo entregue ao mais completo abandono.

Em 1935/36, a Ford, desencantada com a área muito acidentada e já bastante infestada pelo “mal das folhas” que atacava as seringueiras, conseguiu trocar parte da concessão primitiva, por outra área com cerca de 300 mil hectares, no platô que se eleva ao sul de Santarém, que oferecia melhores condições naturais para a implantação do seu projeto. Essa nova área é plana, com terras razoavelmente férteis e clima mais fresco. Assim nasceu Belterra, onde foi praticamente iniciado o novo projeto, desta feita procurando-se corrigir os erros cometidos em Fordlândia.

Em fins de 1945, princípios de 1946, a Ford retirou-se do Tapajós e ele mergulhou novamente no silêncio e no esquecimento, ficando ainda mais pobre do que antes. Itaituba que é a ‘capital’ do rio, transformou-se quase numa cidade fantasma. As casas ruíram, o mato invadiu as ruas e tudo parecia destinado a morrer definitivamente.

Aconteceram então dois eventos: a descoberta de grandes quantidades de ouro nos afluentes superiores do rio Tapajós e a construção da estrada Transamazônica, que passa por Itaituba rumo a oeste. O rio voltou a encher-se de vida e movimento: Itaituba cresceu desordenadamente, atingindo rapidamente mais de 50 mil habitantes e passou a ser chamada de ‘cidade do ouro’. Ali só se fala em ouro e talvez não haja no Brasil uma cidade

com maior concentração de pequenos aviões. Barcos saem diariamente de Santarém para lá, levando grande número de pessoas e mercadorias.

A Tecejuta: a saga da juta: entre memória e esquecimento

No final da década de 1940, a cultura da juta estava totalmente implantada e era uma realidade na maioria dos municípios que agregam a região do Baixo Amazonas.

O município de Alenquer tornou-se o maior centro produtor de sementes e o comércio de Óbidos rivalizava com o de Santarém dentre os mais movimentados da calha do Amazonas.

No processo de readaptação causado pela Segunda Grande Guerra, havia dois japoneses inconformados, um no Japão e outro em Santarém, que ainda mantinham viva a esperança de implantar uma nova colônia nos moldes da que foi interrompida pelos dissabores da guerra: Tsukasa Uyetsuka e seu preposto no Brasil, o austero diretor da Vila Amazônia, Kotaro Tuji.

Contudo, o grande ideal de Tuji e Uyetzuka, para o qual tinham recebido promessa de apoio do então presidente Getúlio Vargas durante o curto encontro que tiveram na cidade de Parintins, era implantar uma indústria de tecelagem para verticalizar a produção da fibra próximo aos locais de plantio. O Baixo Amazonas passaria a ser um exportador de sacaria e não um mero fornecedor de matéria prima para as indústrias do Sudeste.

Com o pomposo nome de Companhia de Fiação e Tecelagem de Juta de Santarém (Tecejuta), a fábrica nasceu, ainda que só no papel, em 10 de novembro de 1951. Começou com um capital de 350 mil dólares e a promessa de um acréscimo de mais 500 mil dólares que deveria ser suprido por financiadores japoneses.

O primeiro embarque da produção da Tecejuta, num navio da Companhia Costeira, que era estatal, aconteceu no dia 11 de março de 1966, quase dezesseis anos depois que Getúlio Vargas fez a promessa pública de instalar a fábrica, e num momento em que o ciclo da juta do Baixo Amazonas, já estava em franco declínio.

A Tecejuta faliu pelas mesmas razões como faliu a tentativa de implantação de um parque industrial em Belém, há pouco mais de um século, no embalo dos excelentes resultados do ciclo da borracha. O setor moderno está hoje em Manaus, embora a indústria incentivada pela renúncia fiscal seja uma realidade artificial que necessita de constantes renovações legais.

No fundo, porém, está a ‘vocação’ histórica da Amazônia: fartura de recursos naturais que ‘devem’ ser exportados in natura para beneficiar a indústria e os mercados externos, nacionais e estrangeiros.

A chegada do agronegócio na calha do rio Amazonas

Nos últimos quarenta anos, a sociedade brasileira sofreu mais alterações que nas décadas anteriores. Foram transformações de caráter social, econômico, político-ideológico, cultural, tecnológico e institucional que levaram organizações e modelo vigente de Estado a profundos ajustamentos.

Neste contexto, em que o Brasil forçosamente viu-se diante do paradigma de ter que enfrentar e competir nos mercados internacionais, surgiu a figura do agronegócio. É uma abrangência do significado histórico da agricultura. Talvez a maior diferença seja justamente a incorporação da tecnologia como vetor indispensável da competitividade nos mercados muito mutantes.

A partir de 1997 o agronegócio da soja avança na região do oeste do Pará, principalmente por incentivos governamentais e o apoio do Banco da Amazônia (Basa), apoiando principalmente os grandes produtores rurais, deixando à margem a agricultura familiar. De início ocorre, por parte dos sojicultores, a compra de lotes da agricultura familiar que não tinha suficiente apoio técnico e financeiro.

A chegada de grandes sojicultores do Mato Grosso e do sul do país se deu por causa das propagandas feitas pelas prefeituras dos municípios, mostrando vantagens sobre a fertilidade do solo e as facilidades de acesso a grandes áreas de terra.

A soja foi trazida para a região santarena por meio do contato direto de governantes locais, que na década de 1990, se dirigiram para o Mato Grosso e estimularam os produtores daquele estado a se instalarem em Santarém. O planalto santareno era propício à mecanização do solo e as terras nessa época eram baratas, o que facilitou o ingresso da soja no município, porém, não houve nenhum tipo de estudo dos impactos que a soja poderia desencadear às terras, aos rios, igarapés e aos povos locais.

A expansão do agronegócio na calha do rio Amazonas

Vamos analisar a expansão da agricultura mecanizada na Calha do rio Amazonas, a partir das imagens do satélite Landsat.

As imagens de 1990, 2000, 2010, 2017 e 2018 permitem visualizar o mapa do uso da terra na Calha do rio Amazonas. Estas imagens devem ser visualizadas de oeste para leste, ou seja, do rio Tapajós, a FLONA do Tapajós, a BR-163 e o reservatório da Pequena Central Hidroelétrica de Curuá Una. Ao norte, o rio Amazonas.

Em amarelo, as áreas de agricultura. Em 1990, essa área já estava consolidada pela ocupação de pequenos agricultores, assentados pelo Incra. Ainda é possível visualizar que no entorno de Santarém as áreas florestadas estão mais preservadas, por duas razões: a ocorrência da Flona do Tapajós e poucos Projetos de Assentamentos do Incra. Os desmatamentos por conta dos assentamentos estão mais localizados ao longo da PA-370 e no entorno de Mojuí dos Campos. Belterra está dentro da Flona do Tapajós e, também, é uma área de ocupação consolidada, desde a implantação da Companhia Henry Ford, no início dos anos de 1930.

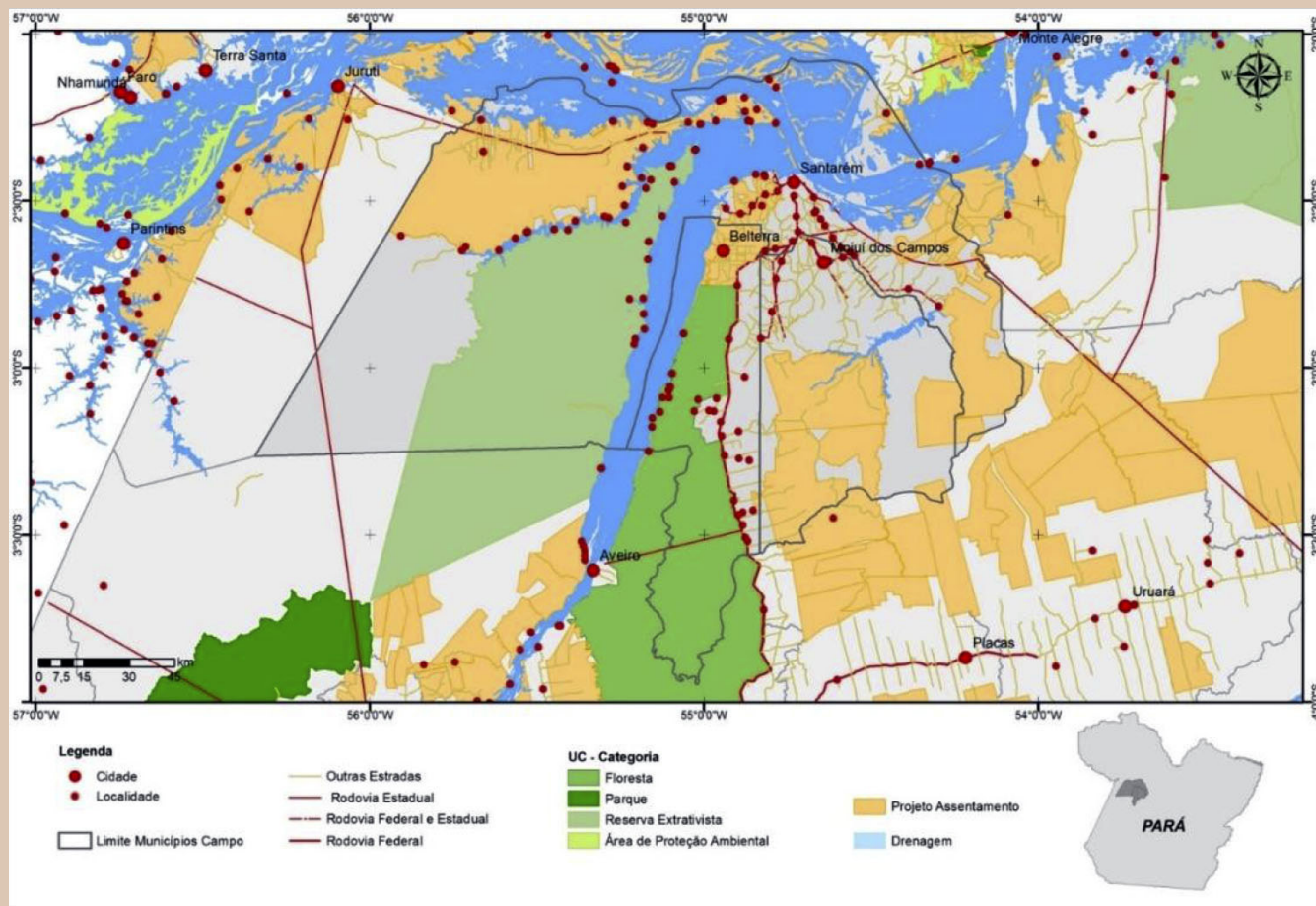
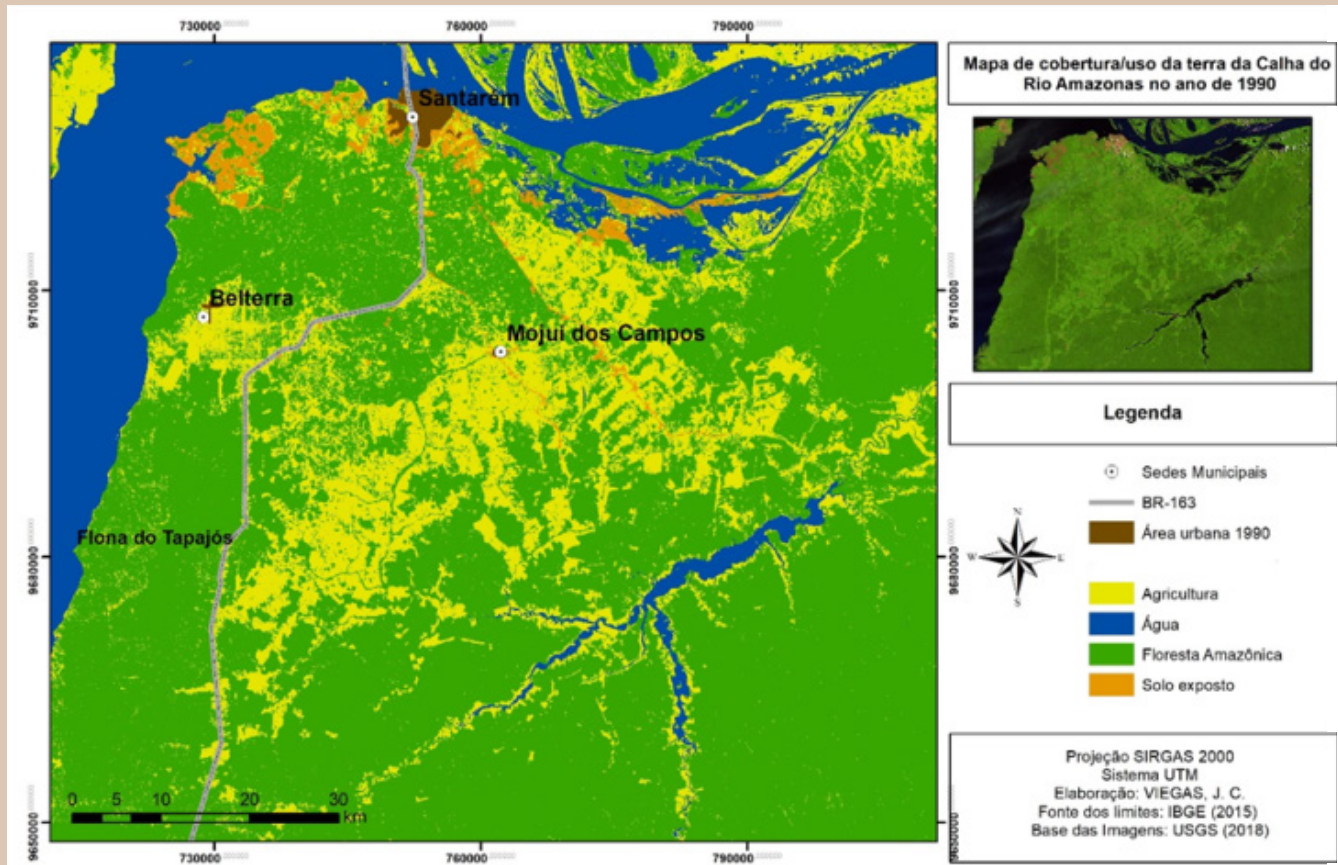
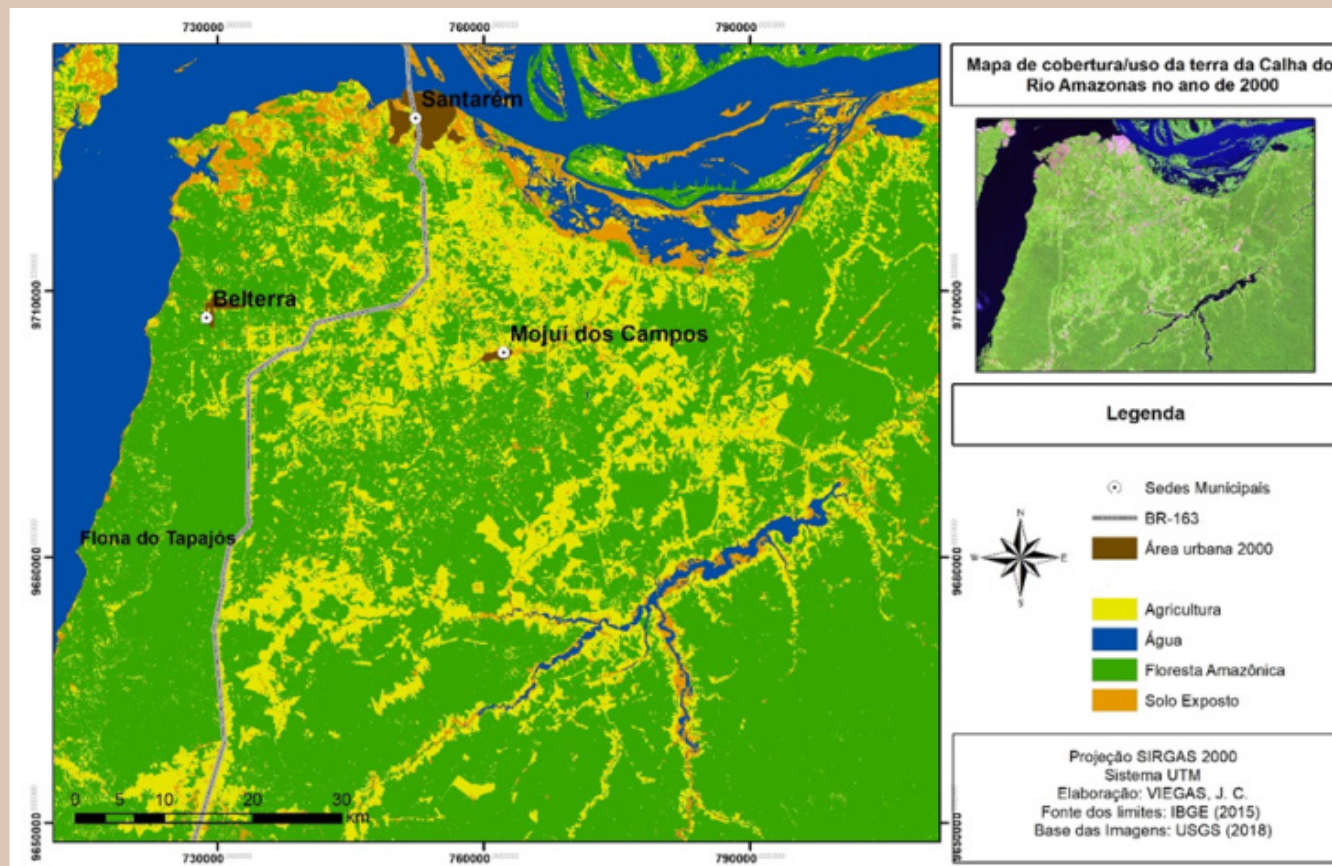



Figura 91 – Assentamentos rurais, implantados pelo Incra, no início da década de 1970.

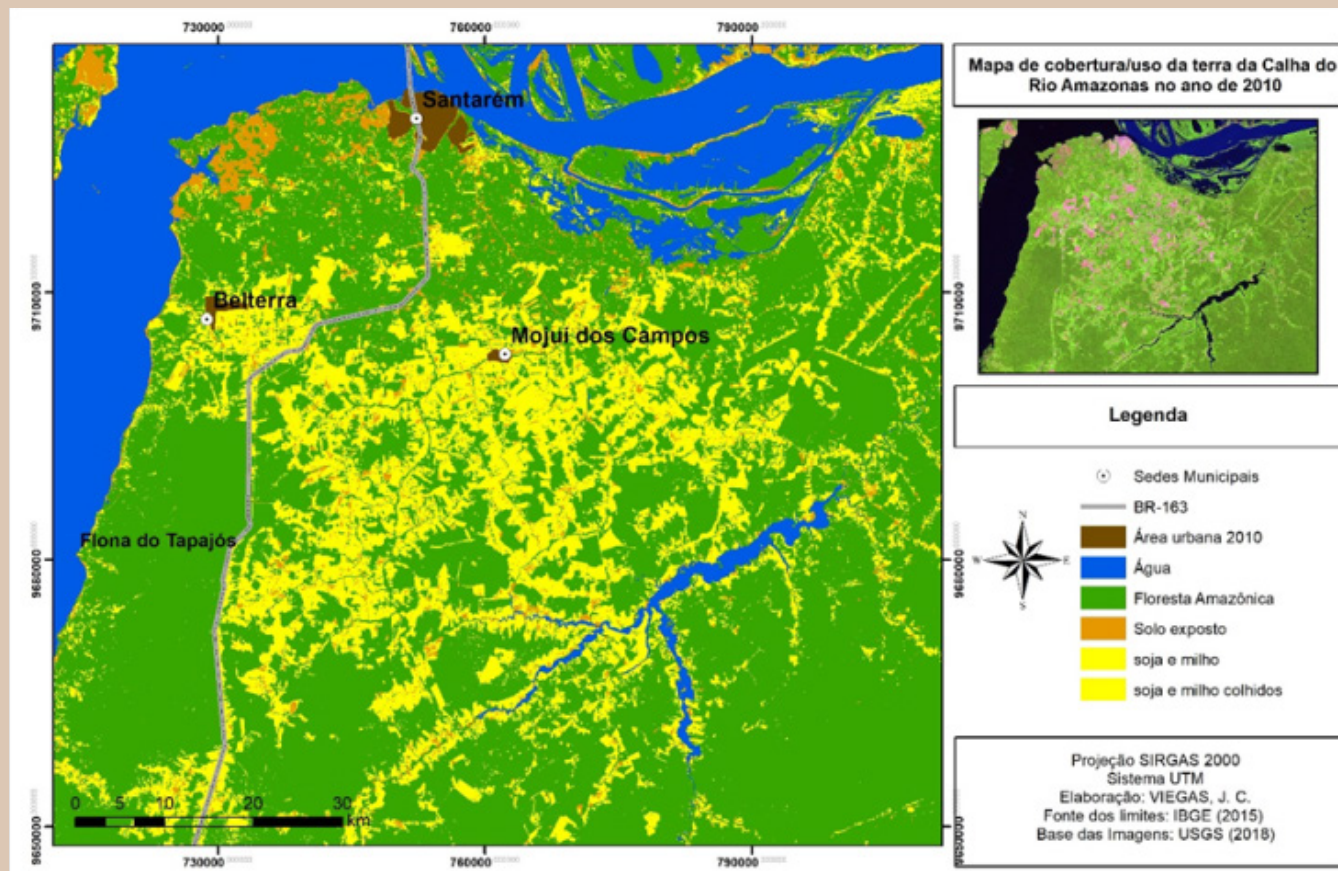
Fonte: Coelho (2016).

◉ **Figura 92 –** Uso da terra na Calha do rio Amazonas, registrada para o ano de 1990.

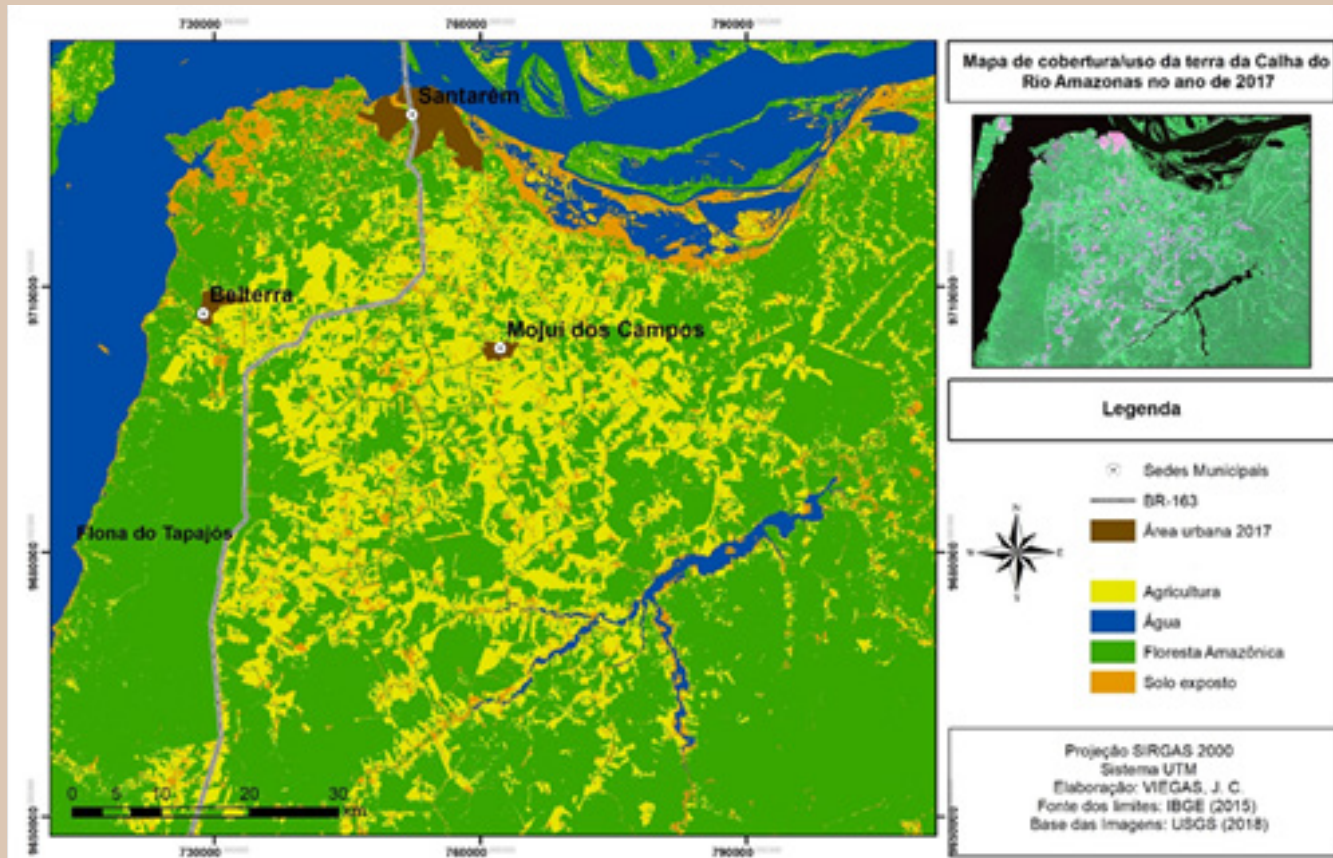
Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 93 –** Uso da terra na Calha do rio Amazonas, registrada para o ano de 2000.

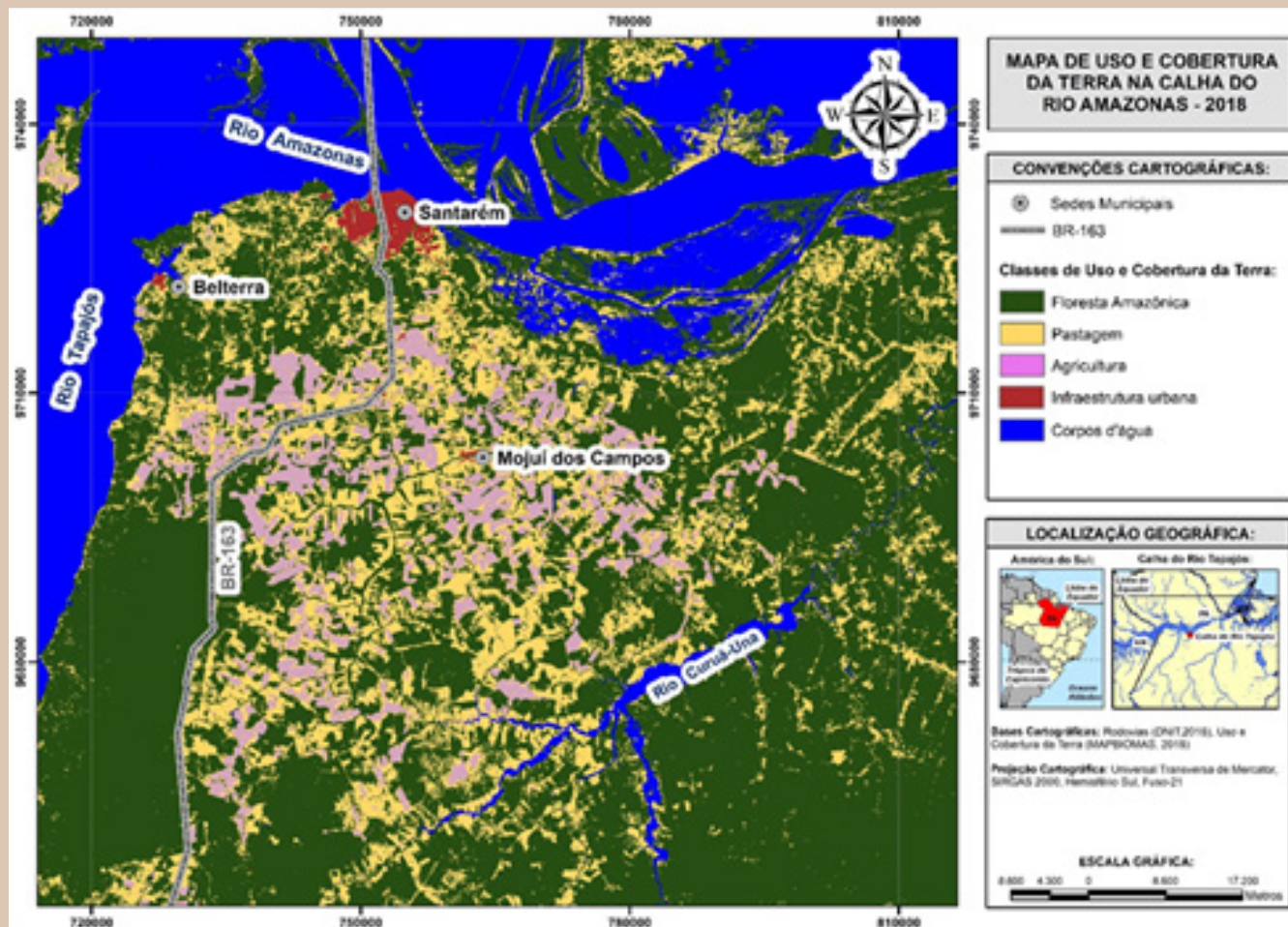
Fonte: Acervo do autor.

Já no ano 2000, observa-se a expansão da agricultura mecanizada, tanto no entorno de Santarém, mas, notadamente, em direção ao Curuá-Una, no município de Mojuí dos Campos, por uma relação direta: a compra das pequenas propriedades pelos sojicultores, pois elas ofereciam a vantagem de já estarem desmatadas.

Em 2010, a agricultura mecanizada se expande ainda mais, ocupando, áreas já consolidadas (pela agricultura familiar) mas, também, significativos fragmentos florestais que estão sendo desmatados a partir das bordas. Nesse mapa, estão evidentes as áreas desmatadas a leste da PCH do Curuá-Una. É por conta dessa ocupação que o Incra vai arrecadar uma grande área de floresta e implantar o Projeto de Assentamento Corta Corda.

A imagem de 2017 se presta a mostrar a evolução do uso do solo na porção da BR-163. É nítido que entre 1990 e 2017, ocorreu expansão da área com agricultura, especialmente a mecanizada. Inicialmente, a agricultura mecanizada vai se apossar de áreas já desmatadas, pois a Calha do rio Amazonas estava consolidada. No entanto, nos anos seguintes, observa-se o desmatamento dos fragmentos de floresta ainda existente na área. Os sojicultores adotaram/adotam a estratégia de desmatar a partir das bordas desses fragmentos.

◉ **Figura 94 –** Uso da terra na Calha do rio Amazonas, registrada para o ano de 2010.

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 95 –** Uso da terra na Calha do rio Amazonas, registrada para o ano de 2017.

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 96 –** Uso da terra na Calha do rio Amazonas, registrada para o ano de 2018.

Fonte: Acervo do autor.

Em 2018, os fragmentos de florestas estão muito reduzidos. Há predomínio quase total da agricultura mecanizada e de algumas pequenas áreas de resistentes agricultores familiares.

A partir de entrevistas, notadamente com técnicos do Incra Santarém, obtivemos a informação de que: muito dos proprietários de pequenos lotes, ao vendê-los para os sojicultores, se deslocaram mais ao leste, entre os rios Curuá Una e o Xingu, motivados pelo Projeto de Assentamento do Incra, denominado de Corta Corda.

Está evidente que, a chegada do agronegócio na região, trouxe impactos socioambientais consideráveis: (a) desmantelou grande parte da estabilidade dos pequenos agricultores; (b) incrementou o desmatamento dos significativos fragmentos florestais que existiam (e ainda existem, apesar de já reduzidos); (c) trouxe uma cultura totalmente diferente da então presente na região; (d) e pior, criou as necessidades para que o Incra arrecadasse áreas florestadas e implantasse o PA Corda Cordas; (e) etc.

A geo-foto-grafia

◉ **Figura 97 –** Santarém: onde as águas azuis do Tapajós encontram as águas do rio Amazonas (07/08/2019).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 98 –** A orla do rio Tapajós, em Santarém (07/08/2019).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 99 – O Porto da Cargill, em Santarém, na confluência do rio Tapajós com o Amazonas: cujo suporte logístico atraiu os sojicultores para a Calha do rio Amazonas (15/09/2004).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 100 –** Mercado Municipal de Santarém: centro de comercialização de alimentos produzidos pela agricultura familiar (15/09/2004).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 101 – Restaurante e Parada de ônibus, Comunidade de Boa Esperança/município de Santarém (01/09/2019).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 102 –** Algumas pequenas parcelas de agricultura tradicional ainda resistem ao avanço da grande propriedade mecanizada. Na foto, terreiro com pimenta-do-reino, Comunidade de Boa Esperança (02/09/2019).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 103 – Casa em lote rural da Comunidade Boa Esperança: sacos com pimenta-do-reino para ser comercializada (02/09/2019).
Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 104 –** Estrada recém-aberta no interior da Flona do Tapajós: mais uma cicatriz nessa importante área de reserva florestal (02/09/2018).

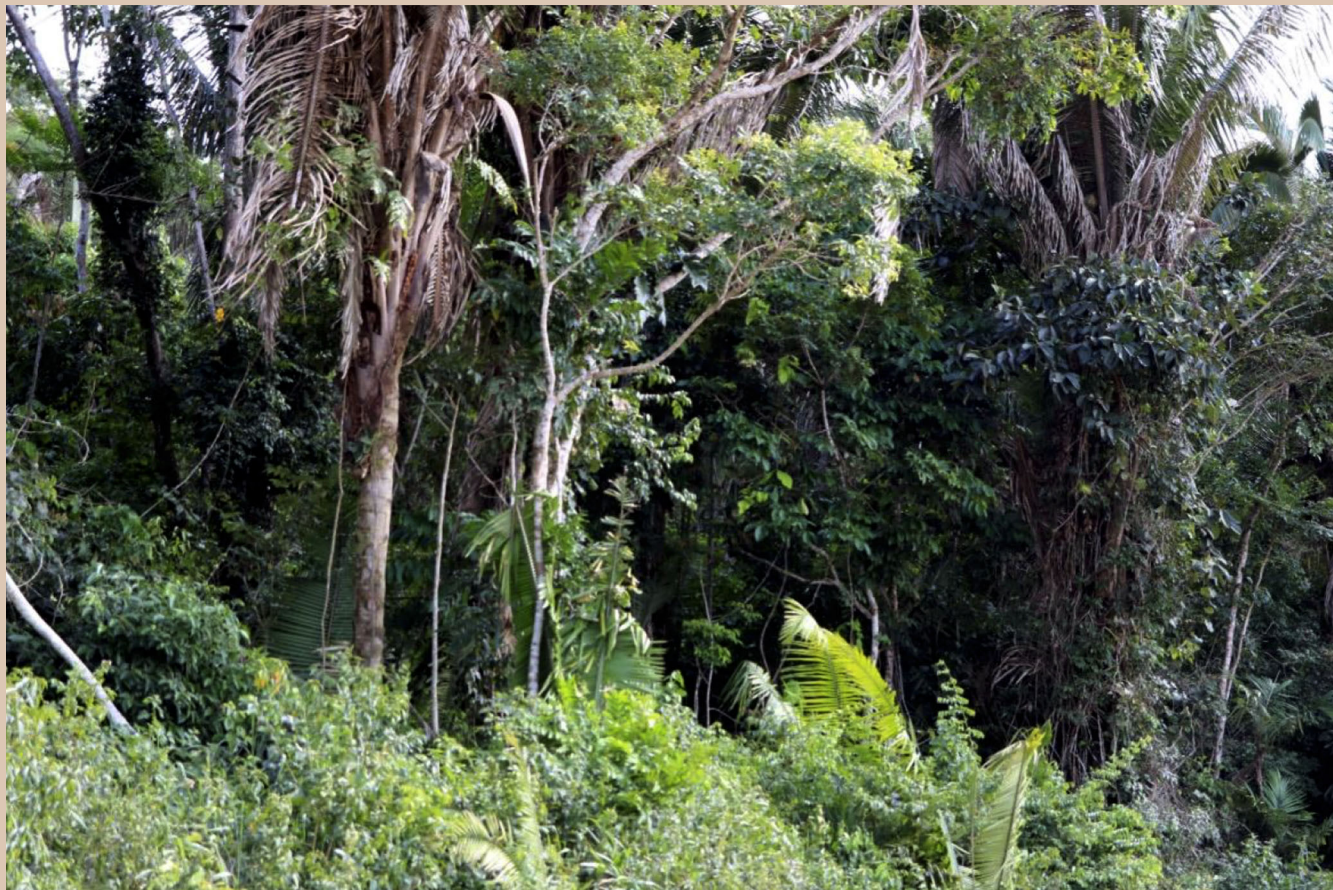
Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 105 –** Área de floresta que está em processo de desmate para implantação de agricultura mecanizada (04/09/2018).
Fonte: Acervo do autor.

Figura 106 – Área de enclave de vegetação de cerrado, nas proximidades de Alter do Chão (02/09/2019).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 107 –** Foto que ilustra a presença de fragmentos florestais, 'ilhados' por área de solo nu, mecanizado para o plantio de grãos. Município de Belterra (05/09/2019).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 108 – A vegetação de floresta, remanescente do processo inicial de ocupação pelos agricultores assentados pelo Incra, ganha, com a chegada dos sojicultores, uma dinâmica de desmatamento a partir das bordas e, regra geral, sem queimadas. No interior de área uma Serraria, incrustada (ou camuflada?). Só foi possível visualizá-la graças ao uso de um Drone (01/09/2018).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 109 –** Sede de estabelecimento de produção de grãos, no entorno da Flona do Tapajós. Observa-se que essa área, segundo as diretrizes do ZEE-BR-163 é determinada aos assentados rurais para agricultura/pecuária não mecanizada (23/08/2018).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 110 –** Complexo agroindustrial da produção de soja-milho: Trevo de Belterra/Mojuí dos Campos (23/08/2018).

Fonte: Acervo do autor.

Figura 111 – Área de expansão de soja, município de Belterra. Observar a estratégia do desmatamento, a partir das bordas e/ou no interior da floresta (23/08/2018).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 112 –** Foto que se presta a demonstrar a pequena parcela agrícola, sob pressão da agricultura mecanizada (23/08/2018).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 113 –** A agricultura mecanizada, em processo de forte expansão sobre áreas definidas, no ZEE-163, como área de Agricultura Familiar, está em franco domínio das terras do Planalto Santareno. A foto mostra uma grande parcela com o cultivo de milho na Comunidade Boa Esperança, em período de colheita (02/09/2018).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 114 –** Os sojicultores, não só cultivam grãos: criam vilas numa clara segregação social em relação aos moradores mais antigos (02/09/2018).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 115 –** Exemplares de Castanheiras que foram preservadas, apesar do desmatamento da área: Comunidade de Boa Esperança (02/09/2018).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 116 –** Solo mecanizado para o plantio de soja, município de Mojuí dos Campos (04/09/2018).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 117 –** Construção dos tempos da implantação do projeto da Companhia Ford do Brasil, em Fordlândia, às margens do rio Tapajós (10/08/2019).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 118 –** Casa típica da cidade de Belterra/Projeto de Henri Ford (13/08/2019).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 119 –** Getúlio Vargas, na qualidade de candidato a Presidente da República, discursa, em Santarém. Foto cedida pelo Museu Histórico da cidade de Belterra/PA.

Fonte: Museu Histórico da cidade de Belterra (ano).

◉ **Figura 120 –** O seringueiro, personagem de grande importância na ocupação do Tapajós, voltou à coleta de látex, desta vez para abastecer unidades de produção que utilizam a borracha para a produção de mantas, artesanato e biojoias onde os recursos da floresta, como sementes nativas, são transformados em acessórios (brincos, pulseiras etc.) (02/09/2018).

Fonte: Acervo do autor.

◉ **Figura 121 –** Casa de pau a pique e palha de curuá, na Comunidade de Jamaraquá. Fotografada a pedido do entrevistado Luís Antônio (02/09/2018).

Fonte: Acervo do autor.

Considerações finais

A generalização e o uso utilitário da fotografia constituíram, ao longo dos anos, uma ferramenta de registro e de restituição das paisagens.

Poder-se-ia identificar duas maneiras de fotografar uma paisagem. Uma, no registro poético, levaria à apresentação de uma 'realidade em gênese'. A outra seria mais simplesmente uma atividade de arquivagem do real. Se esta última maneira se presta a um estudo relevante de uma aproximação científica, a primeira se coloca mais diretamente sobre a experiência de explicitar, de forma mais simbólica, a paisagem.

O geógrafo faz, de preferência, fotografias que registram a paisagem, o cotidiano das relações sociedade-natureza. As fotografias de paisagem tomadas sobre o terreno, por exemplo, representam indiscutivelmente uma paisagem real, mas não são menos fortemente dependentes da reflexão dirigida sobre essa paisagem. A escolha do território fotografado, as condições da tomada da foto (distância, época etc.), tudo é determinado em função de uma vontade precisa de análise e de demonstração. Assim, as fotografias apresentadas em *BR-163 em 5 tempos* foram selecionadas entre uma infinidade de clichês possíveis para ilustrar da melhor maneira os tipos de paisagens observadas. Não somente a fotografia deve ser representativa da paisagem, mas ela deve também, se possível, concentrar todos os elementos característicos que são descritos, ainda que eles estejam raramente presentes com densidade e promiscuidade significativas na realidade. Mesmo quando as tomadas de fotos são aleatórias, elas observam sempre um princípio ou um protocolo

fixado pela finalidade operacional dos documentos.

Essa diversidade de evolução paisagística sobre espaços restritos tem uma consequência metodológica: é importante não se acreditar em uma única fotografia, ou em algumas, mas pesquisar uma cobertura a mais ampla possível das paisagens que se estuda. Toda pesquisa sobre a história da paisagem passa por um longo trabalho preliminar nos 'arquivos' icnográficos.

No Brasil, importantes mudanças ambientais e sociais afetam o país. A gestão dos recursos naturais se coloca de maneira crucial ante a pressão antrópica. Após a Rio-92, o país se engajou na promoção de uma gestão sustentável do meio ambiente. A comunidade científica reconhece que as questões de sustentabilidade devem ser abordadas globalmente, integrando a interação das dinâmicas naturais, socioeconômicas e socioculturais. Nesse contexto de 'pluridisciplinaridade necessária' para abordar as variáveis do desenvolvimento sustentável, nós propomos uma problemática de pesquisa centrada sobre a paisagem como ferramenta de diálogo entre ciências naturais e ciências sociais em torno de questões socioambientais. Aqui, o objetivo é mostrar como a 'paisagem geo-foto-gráfica' é um indicador dos processos de antropização de territórios emergentes – o eixo da BR-163: da Serra do Cachimbo a Santarém/PA –, e em que medida ela é uma ferramenta de análise pertinente das dinâmicas espaciais na interface natureza-sociedade.

Os municípios do planalto santareno (Santarém, Belterra e Mojuí dos Campos) passam por profundas transformações em sua paisagem, desde o final da década de 1990, quando tiveram início as grandes plantações de soja na Calha do rio Amazonas. Esse modelo implicou a alteração de uma 'geografia da seringueira' para uma 'geografia da soja', esta última contando com o fomento estatal e com o mercado internacional muito aquecido.

A constatação da ineficiência do Zoneamento Ecológico e Econômico parece seguir o mesmo destino de parte dos projetos do Incra, e a pressão do agronegócio contribui para descaracterizá-lo. Como o território é fruto da sociedade, faz-se necessário conhecê-la através de levantamento das condições socioambientais que possam subsidiar a implementação de políticas alternativas para amenizar os efeitos da insustentabilidade.

Nas comunidades que compõem o norte da Floresta Nacional do Tapajós, um conjunto de experiências tem contribuído para a manutenção da 'floresta em pé', onde os comunitários, por meio de práticas de manejo, têm conseguido retirar parte de sua renda.

Os grandes sojicultores começam um processo de compra de áreas de produtores familiares, que culmina com a expulsão dos agricultores remanescentes das áreas de maior especulação. Segundo estimativas da Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural, o preço da terra passou de R$ 300,00/ha para até R$ 4.000,00/ha nas áreas mais próximas das localidades de Mojuí dos Campos e Tabocal, nos últimos 20 anos.

Consequências imediatas desse processo de especulação fundiária são o êxodo rural, com a migração de muitas famílias para a área urbana de Santarém, e a fuga para áreas de

terras devolutas ou para regiões mais afastadas do próprio planalto, como o Projeto de Assentamento Corta Corda. Esse segundo movimento gera, na disputa por terras devolutas, um novo foco de tensão entre os sojicultores e os camponeses.

A valorização das terras causadas pela entrada dos sojicultores na região do planalto santareno e imediações gerou dois processos diretos: a concentração de terras por meio da compra e da grilagem e a transformação de terrenos antes considerados inviáveis para a atividade extrativa e agrícola no rol de opções de investimentos.

A migração de camponeses expropriados pelas terras mais baratas gerou novas frentes de desmatamento em regiões de fronteira revitalizada. Os camponeses vendem ou perdem suas terras e, em troca, buscam novas áreas onde possam desenvolver a agricultura familiar em áreas maiores ou de igual tamanho.

A ocupação territorial desordenada e a exploração predatória dos recursos estão igualmente vinculadas a uma economia urbana marcada pela alta concentração da renda, pela precariedade do emprego e pela ausência de acesso da maioria da população aos serviços básico.

As sucessivas mudanças dos 'planos de desenvolvimento', ao sabor das conjunturas políticas e econômicas, contribuíram para a falência da grande maioria dos projetos de colonização. A nossa conclusão está voltada para algumas variáveis que apontam para a insustentabilidade do modelo de desenvolvimento regional:

- 'Um modelo excludente': no esforço de escolher uma imagem que seja reveladora do *ambiente* da fronteira atual eu diria que essa imagem é o da 'exclusão'. A fronteira se organiza em função dos mercados e das conjunturas momentâneas; ela alterna fases de prosperidades com fases de depressões, de regressões. O sucesso no aumento da produtividade não é revertido em benefício do produtor e nem mesmo do meio ambiente. A fronteira continua avançando, mesmo que essa mobilidade não tenha respaldo numa possível necessidade de produzir mais. Há muito mais áreas desmatadas do que as áreas efetivamente ocupadas economicamente.
- 'Um modelo produtivista' - após trinta anos o agronegócio conhece o mais forte desenvolvimento, sustentado pela necessidade de o Brasil obter divisas a partir de produtos exportáveis como a soja. A superfície plantada aumentou 43% no Brasil entre 1980 e 1990, e em mais de 150% no Mato Grosso.
- 'Desflorestamento e fragmentação contínua das florestas amazônicas' - os estudos recentes do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais - 2000, 2002, 2005 (Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais, 2005) no âmbito dos quais o desmatamento é qualificado a partir da interpretação de imagens de satélites, mostram que a área total de floresta tropical derrubada na região Amazônica aumentou para 631 mil km^2 em 2003. Isso equivale a 15,4% da área coberta pela floresta tropical na Amazônia Legal, calculada por Skole e Tucker (1993) em 4,1 milhões de km^2. Estimativas oficiais do governo divulgam que 26,1 mil km^2 teriam sido desmatados entre agosto de 2003 e julho de 2004.

Nos anos 1990, o desflorestamento na Amazônia liberou cerca de 200 milhões de toneladas de carbono por ano na atmosfera e, em 1994, isso respondia por mais de 70% das emissões brasileiras desses gases.

Hoje, o Brasil fica no quinto lugar como país emissor, com 5,4% das emissões globais do CO_2, sendo 2,9% das emissões de queimadas.

- 'Atividades madeireiras' - Grupos de madeireiros danificam gravemente de 10 a 15 mil km² de floresta por ano, que não estão incluídos nas estatísticas de desmatamento (Nepstad *et al*., 1999) tendo em vista que a extração de madeira se espalha para grandes áreas da região amazônica sem nenhuma regulamentação. Em 2001, 189 milhões de m³ de madeira em tora foram apreendidos, 78% a mais que em 2000 (Suwwan, 2002). Nos projetos, entendidos como economicamente necessários, deve haver uma escala de classificação totalmente nova sobre o que significa 'desenvolvimento', como custos e fatores de tempo: os custos ecológicos e sociais, diretos e indiretos; e custos subsequentes devem ser incluídos nos projetos e ser testados no sentido de um efeito positivo a médio e longo prazo. A transversalidade de políticas e práticas não está ocorrendo nas frentes de expansão do eixo da BR-163, onde se observa uma retomada e aceleração na apropriação de terras públicas, na degradação das florestas por ação de madeireiros e na expansão da pecuária para 'amansar' o solo antes da expansão da soja.
- 'Aumento da população e da urbanização': Os nove estados da Amazônia brasileira têm hoje cerca de 20 milhões de habitantes, e dois terços dessa população vivem em assentamentos urbanos. Desse ponto de vista, a Amazônia é uma 'floresta urbanizada' (Becker, 1995) com 'cidades da floresta tropical' (Browder; Godfrey, 1997) e cidades pioneiras com um crescimento extremamente rápido (Coy, 1992, 2001).

"O mundo urbano novo que fez crescer e multiplicar cidades atraiu gente de todas as beiradas de rio e igarapés, mas não teve força para ampliar ou multiplicar mercados de trabalho. Daí ter surgido uma nova pobreza" (Borellli, 2005, p. 23).

Após o fracasso das iniciativas do governo para diminuir as formas predatórias de exploração da floresta (Lele *et al.*, 1999), surgiram em 1997 os certificados de silvicultura baseados em padrões sociais e ambientais, com o objetivo de promover a gestão florestal sustentável (Leroy *et al*., 1996). Entre as iniciativas de certificação, o *Forest Stewardship Council* (FSC) ganhou reconhecimento significativo. Até hoje, apenas um pequeno número de empresas recebeu o selo do FSC no Brasil (Scholz, 1999). A demanda por certificados dependerá da consciência do consumidor final de madeiras e dos regulamentos do mercado e do comércio internacional.

A Amazônia está na mídia mundial. Fala-se muito da floresta, da biodiversidade. Fala-se pouco do homem, dos povos da floresta.

A Amazônia ainda é um território de conquista, muito presente na mídia, quase que desconhecida dos brasileiros.

Ao longo das minhas várias viagens e das permanentes reflexões sobre as dinâmicas socioambientais e territoriais presentes no universo amazônico, debrucei-me sobre as imagens de satélite, mas também me nutri muito das narrativas dos colonos, do fotografar e ler a paisagem, das esperanças e das agonias de quem já era amazônico e de quem se tornou amazônico por opção ou por necessidade, enfim, me nutri e gostei do tempero do pó-colorido da estrada.

A possível e necessária conciliação entre desenvolvimento econômico e a preservação da Amazônia depende da inteligência brasileira, ou melhor, apesar da internacionalização da problemática amazônica, o território nos pertence, apesar da baixa prioridade que os brasileiros, inclusive a universidade brasileira, lhe dão.

Não é pertinente/coerente o debate sobre a problemática amazônica que não contemple, prioritariamente, o homem que lá vive: a grande maioria dos colonos não é de intrusos, devastadores. Eles foram atraídos pelas políticas públicas, notadamente as políticas de ocupação e povoamento: não é justo e nem aceitável que a emergência de um novo contexto político (proliferação das ONGs, fragilidade do Estado etc.) ignore e penalize os colonos, os povos da floresta que lá chegaram para morar, trabalhar e sonhar.

O desenvolvimento da Amazônia precisa mudar a ideologia, ou seja, passar do ‘desenvolvimento DA Amazônia’ para o ‘desenvolvimento PARA a Amazônia’, até porque, em 1980, a população humana da Amazônia era de apenas 5% da brasileira e, atualmente, é de 10% do total do país, ou seja, são 25 milhões de brasileiros que não podem ser ignorados a cada novo modelo de desenvolvimento, a cada emergência de um novo contexto político, quer internacional, nacional ou regional.

O desenvolvimento regional pressupunha dois tipos de ação: (a) Políticas públicas de desenvolvimento de infraestrutura, de modo a ser coerente com o discurso de ‘homens sem-terra’ para ‘a terra sem homens’, no quadro do ‘Plano de Integração Nacional’, e seleção de projetos de colonização agrícola coordenada pelo Incra e de Polos de desenvolvimento; (b) Ação privada baseada em investimentos em vários setores da economia, sobretudo na pecuária, extração de minerais e industrialização. Faltou consistência e coerência entre o discurso e a prática: os colonos ficaram órfãos de pátria.

A frase do colono Vicente, que migrou do Maranhão para Bela Vista do Caracol, nos anos dos sonhos da Cuiabá-Santarém, ilustra bem o ânimo e o desânimo da grande maioria dos colonos que chegou atraída pelo discurso do Incra e agora sofre com a falta de perspectivas nas regiões mais estagnadas do país: “Éramos todos jovens, sonhadores, com muita energia e com muita vontade de vencer. Hoje estamos velhos, fracos, pobres e esquecidos”.

Atualmente, a fronteira está muito globalizada e fortemente dominada por decisões externas, por decisões do mercado internacional e das grandes *Trades* – Cargill, Bunge, ADM. Mas é curioso notar que, apesar dessa gestão amarrada à economia mundial, a fronteira se constrói de ‘dentro para fora’, ou seja, ela está mais assumida e mais capitalizada, ciente das diferenciações relativas ao que acontece no Sul do país. Ela ainda avança em direção às novas áreas – sobretudo de floresta de transição, uma vez que as áreas de cerrado já foram quase que totalmente ocupadas.

Nunca é demais lembrar que a ‘ocupação dos espaços vazios’, notadamente do Centro-Norte brasileiro, apesar de toda a

propalada política de incentivos governamentais, dos incentivos fiscais etc., se dá a partir da compreensão de que o Estado brasileiro só se constrói e se torna efetivamente presente a partir das 'ações' e essas 'ações', regra geral, estão a jusante da chegada dos pioneiros.

Referências

ALBERT, B.; KOPANEWA, D.; FONDATION CARTIER POUR L'ART CONTEMPORAIN. **Yanomami l'esprit de la forêt**. Paris: Fondation Cartier pour l'art comtemporain; Le Méjan: Ed. Actes sud, 2003.

ANDRADE, C. D. **Farewell**. Rio de Janeiro: Record, 2016.

ARNT, R.; PINTO, L. F.; PINTO, R. **Panará**: a volta dos índios gigantes. São Paulo: Instituto Socioambiental, 1998.

BORELLLI, D. L. Aziz Ab'Sáber: problemas da Amazônia brasileira. **Estudos Avançados**, v. 19, n. 53, p. 7-35, 2005.

BECKER, B. K. Undoing myths: the Amazon - an urbanized forest. *In*: CLÜSENER-GODT, M.; SACHS, I. (eds.). **Brazilian perspectives on sustainable development of the Amazon region**. Paris: Unesco, 1995. p. 53-89.

BECKER, B. K. Tendências de transformação do território no Brasil: vetores e circuitos. **Território**, v. 1, n. 2, p. 5-17, 1997.

BECKER, B. K. **Amazônia**. São Paulo: Ática, 1998.

BERQUE, A. **Médiance**: de milieux en Paysages. Montpellier: Reclus, 1990.

BERQUE, A. **Cinq propositions pour une théorie du paysage**. Seyssel: Champs Vallon, 1991.

BR-163**. De estrada dos colonos a corredor de exportação**. Produção de Messias Modesto dos Passos. Distribuidora: o autor. 2005. 1 fita de vídeo (46 min.), son., color.

BRANFORD, S.; GLOCK, P. **The last frontier**: fighting over land in the Amazon. Londres: Zed Press, 1985.

BRASIL. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Lei nº 4.504, de 30 de novembro de 1964**. Dispõe sobre o Estatuto da Terra, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4504.htm. Acesso em: 12 abr. 2004.

BRASIL. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto-lei nº 1.110, de 9 de julho de 1970**. Cria o Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra), extingue o Instituto Brasileiro de Reforma Agrária, o Instituto Nacional de Desenvolvimento Agrário e o Grupo Executivo da Reforma Agrária e dá outras providências. 1970a Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1110.htm. Acesso em: 12 abr. 2004.

BRASIL. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto-lei nº 1.106, de 16 de junho de 1970**. Cria o Programa de Integração Nacional, altera a legislação do impôsto de renda das pessoas jurídicas na parte referente a incentivos fiscais e dá outras providências. 1970b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/del1106.htm. Acesso em: 12 abr. 2004.

BRASIL. Presidência da República, Casa Civil, Subchefia para Assuntos Jurídicos. **Decreto-lei nº 1.164, de 1º de abril de 1971**. Declara indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura em cada lado do eixo de rodovias na Amazônia Legal, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del1164.htm. Acesso em: 12 abr. 2004.

BROWDER, J. O.; GODFREY, B. J. **Rainforest cities**: urbanization, development and globalization of the Brazilian Amazon. New York: Columbia University Press, 1997.

BRUNHES, J. **La géographie humaine. Essai de classification positive. Principes et exemples**. Paris: Félix Alcan, 1962.

BYE Bye Brasil. Direção: Cacá Diegues. Produção: Luiz Carlos Barreto e Lucy Barreto. Intérpretes: José Wilker, Betty Faria, Fábio Jr., Zaira Zambelli *et al*. Roteiro: Carlos Diegues e Leopoldo Serran. Rio de Janeiro: Embrafilme - Empresa Brasileira de Filmes S.A., 1979. 110 min., son., color., 35 mm.

CARDOSO, F. H., MULLER, G. **Amazônia**: expansão do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1977.

CHAUNU, P. **L´apologie par l´histoire**. Paris: Presses des Editions Téqui, 1988.

COELHO, A. **Assentamentos rurais, implantados pelo Incra, no início da década de 1970**. 2016. 1 fotografia. Coleção particular.

COSTA, F. A. Questão agrária e macropolíticas para a Amazônia. **Estudos Avançados**, v. 19, n. 53, p. 131-156, 2014.

COY, M. Pioneer front and urban development. Social and economic differentiation of pioneer towns in Northern Mato Grosso (Brazil). **Applied Geography and Development**, v. 39, n. 1, 7-29, 1992.

COY, M. Entre a globalização e a regionalização. Efeitos da modernização, conflitos de interesse e fatores determinantes do desenvolvimento regional

sustentável no espaço rural brasileiro. *In*: KOHLHEPP, G. (coord.). **Brasil: modernização e globalização**. Madrid: Iberoamericana, 2001. p. 259-273.

DIEGUES, A. C. **O mito moderno da natureza intocada**. São Paulo: Hucitec, 1996.

HECKENBERGER, M. **The ecology of power**: culture, place and personhood in Southern Amazon. London: Routled, 2005.

INSTITUTO CRISTOVAM BOANERGES SENA [ICBS]. Disponível em: https://www.icbsena.com.br/blog. Acesso em: 22 abr. 2018.

INSTITUTO NACIONAL DE PESQUISAS ESPACIAIS [Inpe]. **Monitoramento da florestas amazônica brasileira por satélite. Projeto PRODES**. Disponível em: www.obt.inpe.br/prodes. Acesso em: 30 jun. 2005.

JARVIS, L. **Livestock development in Latin America**. Washington, D.C.: World Bank, 1986.

KOHLHEPP, G. **Brasil**: modernização e globalização. Madrid: Frankfurt am Main, 2001a.

LA BLACHE, V. P. **Tableau de la geographie de la France**: histoire de la France de lavissse. Paris: Hachette, 1903.

LA BLANCHE, V. P. **La France. Tableau géographique**. Paris: Hachette, 1908.

LELE, U. **Florestas em perigo desafios da conservação com desenvolvimento**: uma avaliação do desenvolvimento florestal e da assistência do Banco Mundial no Brasil. Brasília: Banco Mundial, 1999.

LEROY, J. P.; FATHEUER, T. W.; FAILLACE, S. **Certificação florestal**. Rio de Janeiro: Federação de Orgãos para Assistência Social e Educacional, 1996.

LUGINBUHL, Y. **Sens et sensibilité du paysage**. 1981. Thèse (Doctorat) -Université de Paris I Panthéon-Sorbonne, Paris, 1981.

MALLARD, A. Paysage et image dans les laboratoires scientifiques. *In*: ECOLE DES BEAUX-ARTS DE RENNES. **Les échelles du paysage - paysages et espaces urbains, [actes du séminaire tenu à Rennes les 21 et 22 janvier 1993]**. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 1994. p. 9-24.

MARTINS, J. S. **A militarização da questão agrária no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 1984.

MARTINS, J. S. Exclusão fora de foco. [Entrevista cedida a] Caio Caramico Soares. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 82, n. 26.828, 15 set. 2002. +Mais, p. 3. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs1509200203.htm. Acesso em: 28 out. 2016.

MENDIBIL, D. 'Jean Brunhes: photo-grafe-iconographe'. *In*: BRUNHES, J. **Regards d'un géographe, regards de la géographie**. Paris: Vilo, musée Albert Kahn, 1993, p. 140-151.

MONTEIRO, C. A. F. **A questão ambiental no Brasil**: 1960/1980. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1981.

MUSEU HISTÓRICO DA CIDADE DE BELTERRA. **Getúlio Vargas, na qualidade de candidato à Presidente da República, discursa, em Santarém**. 1950. 1 foto.

NEPSTAD, D. C. *et al.* Large-scale impoverishment of Amazon forests by logging and fire. **Nature**, v. 398, n. 6727, 505-508, 1999.

OLIVEIRA, J. A. **Cidades na selva**. Manaus: Editora Valer, 2000.

O'REILLY STERNBERG, H. Frontières contemporaines en Amazonie brésilienne: quelques consequences sur l´environnement. CENTRE DE RECHERCHE ET DE DOCUMENTATION SUR L'AMÉRIQUE LATINE (dir.). **Les phénomènes de frontière dans les pays tropicaux**: table ronde organisée en l'honneur de Pierre Monbeig. Paris: Éditions de l'IHEAL, 1981. p. 177-200.

PASSOS, M.M. **Amazônia, teledetecção e colonização**. São Paulo: Fundação Editora da Unesp, 1998.

PASSOS, M. M. **Paisagem e meio ambiente (noroeste do Paraná)**. Maringá: Eduem, 2013.

POMPERMAYER, M. **The state and frontier in Brazil**. 1984. Tese (PH.D) – Stanford University, California, 1984.

REGNAULD, H. Emboitements d'échelles et temporalités différenciées. *In*: ECOLE DES BEAUX-ARTS DE RENNES. **Les échelles du paysage – paysages et espaces urbains, [actes du séminaire tenu à Rennes les 21 et 22 janvier 1993]**. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, 1994. p. 28-37.

ROGER, A. **Nus et paysages, essais sur la fonction de l'art**. Paris: Aubier, 1978.

SCHOLZ, I, **Nutzung natürlicher ressourcen zwischen raubbau und nachhaltigkeit**: sozioökonomische bedingungen und unternehmerische handlungsmuster. Das beispiel der tropenholzindustrie in Pará (Brasilien) 1960-1997. Bonn: Weltforum Verlag, 1999.

SCHWANTES, N. **Uma cruz em Terra Nova**. São Paulo: Scritta Oficina, 1989.

SKOLE, D.; TUCKER, C. Tropical deforestation and hábitat fragmentation in the Amazon: satellite data from 1978 to 1988. **Science**, v. 260, n. 5116, p. 1905-1910, 1993.

SUWWAN, L. Governo aponta declínio de 13% em desmatamento. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 82, n. 26.736, 11 jun. 2002. Folha Ciência, p. A15.

THE tribe that hides from man. Direção: Adrian Cowell. Produção: ATV/Cláudio e Orlando Villas Boas. Roteiro: Adrian Coewll. [*S.l.*]: Reino Unido, 1970. 1 dvd (60 min).

VARGAS, R. Brasil é lider em 'proibições ambientais', diz Mangabeira. **Folha de São Paulo**, São Paulo, ano 88, n. 28.983, 9 ago 2008. Brasil, p. A9.

VENTURIERI, A.; MONTEIRO, M. de A.; MENEZES, C. R. C. **ZEE**: zoneamento ecológico-econômico da zona Oeste do Estado do Pará. Belém, PA: Embrapa Amazônia Oriental, 2010.

Messias Modesto dos Passos possui graduação em Geografia pela Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho (1972), mestrado (1981) e doutorado (1988) em Geografia (Geografia Física) pela Universidade de São Paulo. Realizou dois pós-doutorados na Université Rennes 2 – França (1992-1994 e 2002). É autor de 13 livros, com destaque para *Colonização agrícola e povoamento na Amazônia Matogrossense* (Eduem, 2010), *Amazônia: teledetecção e colonização* (Edunesp, 2001). É coordenador de projetos apoiados pela Fapesp, pelo CNPq e pelo Programa Capes-FCT e autor de oito documentários que abordam as dinâmicas socioambientais do território brasileiro.

O tema e o conteúdo do livro *BR-163 em 5 tempos: uma abordagem geo-foto-gráfica* têm caráter essencialmente geográfico, o que desperta o interesse não somente de geógrafos, mas também de profissionais de outras áreas de conhecimento e interessados no tema da Amazônia Brasileira. A análise desenvolvida pelo autor está centrada num dos conceitos chaves da Geografia que é o de paisagem, o qual é empregado no decorrer de toda a obra como ferramenta de diálogo entre as ciências naturais e as ciências sociais em torno de questões socioambientais que envolvem a BR-163. A obra mostra, por meio de fotos e mapas, como a 'paisagem geo-foto-gráfica' se constitui num indicador dos processos de antropização de territórios emergentes e como a paisagem pode ser uma ferramenta de análise das dinâmicas espaciais na interface natureza-sociedade, a partir de processos relacionados à ocupação, à instalação de atividades econômicas, à atuação de órgãos governamentais, à marginalização de colonos pobres atraídos para a região e ao comprometimento da sobrevivência de populações indígenas nas áreas situadas nas zonas de influência do eixo da BR-163, entre Cuiabá e Santarém.

ISBN 978-65-86383-75-1
9 786586 383751